

20020990



## Kyyjärven kunnan liikenneturvallisuuksuunnitelma



08 TIEH/K-S



Kyyjärven  
kunta

# Kyyjärven kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma



Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri  
Kyyjärven kunta

Jyväskylä 2001

Raportin tuotanto:  
Tieliikelaitos  
Konsultointi, Tieto- ja asiantuntijapalvelut

Kartat © Karttakeskus oy  
Taajaman karttapohjat © Kyyjärven kunta

Tampere 2001



**Tiehallinto**  
Keski-Suomen tiepiiri

Cygnauksenkatu 1  
PL 58  
40101 JYVÄSKYLÄ  
Puhelinvaihte 0204 22 156

**Kyyjärven kunta**

Honkalehdontie 8  
PL 13  
43700 KYJJÄRVI  
Puhelinvaihte 014 – 4170 200

## TIIVISTELMÄ

Työn tarkoituksena on laatia kokonaisvaltainen Kyyjärven kunnan liikenneturvallisuuksuunnitelma, joka sisältää liikenneympäristöön kohdistuvat tekniset parannusehdotukset sekä liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen toimintasuunnitelman.

Kyyjärvi sijaitsee Länsi-Suomen läänissä, Keski-Suomen maakunnassa. Kyyjärven yleisen tieverkon rungon muodostavat valtatie 13 Kokkola – Nuijamaa, valtatie 16 Vaasa – Kyyjärvi sekä kantatie 77 Kyyjärvi – Siilinjärvi. Kyyjärven kunnan tieverkolla on tapahtunut keskimäärin 13 onnettomuutta vuodessa, joista keskimäärin 3 on johtanut henkilövahinkoon. Kyyjärven kunnan eri hallintokunnissa tehdään jo nykyisin liikenneturvallisuuksuystyötä. Työtä kuitenkin tehdään pikemminkin hallintokuntaakohtaisesti kuin yhdessä.

Liikenneympäristön ongelmakohteita kartoitettiin onnettomuustilastojen, tienkäyttäjäkyselyiden, asiantuntijahaastatteluiden ja maastokäyntien avulla. Liikennekasvatuksen ja -valistuksen nykytilaa selvitettiin alustavasti puhe- linhaastatteluin ja täsmennettiin eri hallintokunnille järjestetyissä ideaseminareissa. Onnettomuus- ja nykytilanneanalyysien sekä hankeryhmän päätösten pohjalta sovittiin liikenneturvallisuuksuystyön keskeisiksi tavoitteiksi Kyyjärvellä:

### LIKENNETURVALLISUUSTYÖN PÄÄTAVOITTEET:

- ⇒ Vähentää jatkuvasti henkilövahinko-onnettomuuksiin johtaneiden onnettomuuksien määrää.
- ⇒ Parantaa kevyen liikenteen turvallisuutta.
- ⇒ Vähentää suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksia
- ⇒ Ehkäistä huumaaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamista
- ⇒ Vaikuttaa tielläliikkujien ”höltyneeseen” liikennekäyttäytymiseen.
- ⇒ Parantaa eri hallinnonalojen ja sidosryhmien välistä liikenneturvallisuuksuystyötä.
- ⇒ Luoda päälinjat jatkuvalla liikenneturvallisuuksuystyölle.



Keskeisimmäksi liikenneympäristön parantamiskohteeksi Kyyjärvellä nousi valtateiden 13 ja 16 liittymän liikenneturvallisuuden parantaminen. Kaikkiaan Kyyjärven alueelle esitettiin 18 teknistä, liikenneympäristöön kohdistuvaa toimenpidettä. Toimenpiteistä on esitetty toimenpideluokka, toteuttamisvastuu, vaikutus liikenneturvallisuuteen sekä alustava kustannusarvio. Asetettuja liikenneturvallisuustavoitteita ei saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistuvilla teknisillä toimenpiteillä, vaan hallintokuntien jatkuva liikenneturvallisuustyö, kasvatus, tiedotus ja valistus ovat merkittävä osa kokonaisvaltaista liikenneturvallisuuden parantamista ja liikenneturvallisuustyön merkityksen lisäämistä. Hallintokuntien liikenneturvallisuustyön tavoitteet ja toimenpiteet on esitetty toimintasuunnitelmissa.

Liikenneturvallisuustyötä koordinoi jatkossa kunnan eri hallintokuntien muodostama liikenneturvallisuustyöryhmä. Liikenneturvallisuustyöryhmän kokoonpano vahvistetaan valtuustossa yhdessä vuosittaisten liikenneturvallisuustyölle asetettujen tulostavoitteiden kanssa. Lisäksi liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamista seurataan joka toinen vuosi kokoontuvassa työryhmässä. Tähän työryhmään kuuluvat Kyyjärven kunnan, Keski-Suomen tiepiirin, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen ja Liikenneturvan edustajat.

## ALKUSANAT

Kyyjärven kunnan liikenneturvallisuuksuunnitelma on laadittu yhteistyössä Keski-Suomen tiepiirin, Kyyjärven kunnan, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen, Liikenneturvan, Länsi-Suomen lääninhallituksen ja Liikenne- ja viestintäministeriön kesken. Suunnitelma käsittää liikenneympäristön parantamissuunnitelman sekä koulutus- valistus- ja tiedotussuunnitelman. Saarijärven seudun kuntien (Kannonkosken, Karstulan, Kyyjärven ja Saarijärven) liikenneturvallisuuksuunnitelmat ovat osa valtakunnallista Kuntakanustin-hankekokonaisuutta, jota Liikenne- ja viestintäministeriö on rahoittanut.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena on onnettomuuksien määrän vähentäminen ja vakavuusasteen pienentäminen liikenteen kasvusta huolimatta. Työn tavoitteena on ollut selvittää liikenneturvallisuuden kannalta vaaralliset kohteet Kyyjärven kunnan alueella sekä määrittää ja suunnitella alustavasti toimenpiteet, joilla voidaan vähentää liikenneonnettomuuksien määrää ja lieventää niiden vakavuusastetta sekä parantaa liikenneympäristöä.

Koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laadinnassa on käytetty asiantuntijoina Kyyjärven kunnan sivistys-, terveys-, sosiaali- sekä teknisestä toimesta työskenteleviä henkilöitä. Suunnitelma jakaantuu kahteen osaan eli nykytila-analyysiin ja kehittämisosioon. Liikenneturvallisuuden kehittämissuunnitelman tarkoituksena on pyrkiä hahmottamaan toimenpiteet, joiden avulla tienkäyttäjät saadaan tunnistamaan liikenneympäristönsä ja oman käyttäytymisensä riskit liikenteessä sekä toimimaan sen mukaisesti.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman laatimista on ohjannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet:

Taisto Halttunen	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Sari Virkamäki	Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri
Pekka Mäkelä	Kyyjärven kunta
Petteri Katajisto	Liikenne- ja viestintäministeriö
Leena Piippa	Liikenneturva, Jyväskylä
Rauni Malinen	Länsi-Suomen lääninhallitus, Jyväskylä
Asko Hackzell	Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos

Lisäksi koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman laatimisen yhteydessä on järjestetty kaksi ideaseminaaria kunnan eri hallintokuntien edustajille.

Tieliikelaitoksen Konsultoinnin Tieto- ja asiantuntijapalveluissa liikenneturvallisuuksuunnitelman laatimiseen ovat osallistuneet DI Markku Uusitalon (31.5.2001 asti) ja DI Ari Vandellin (1.6.2001 lähtien) johdolla insinööri Eija Yli-Halkola ja insinööri hall.yo. Heljä Aarnikko (koulutus-, valistus- ja tiedotussuunnitelma).

Jyväskylässä marraskuussa 2001

Keski-Suomen tiepiiri  
Kyyjärven kunta

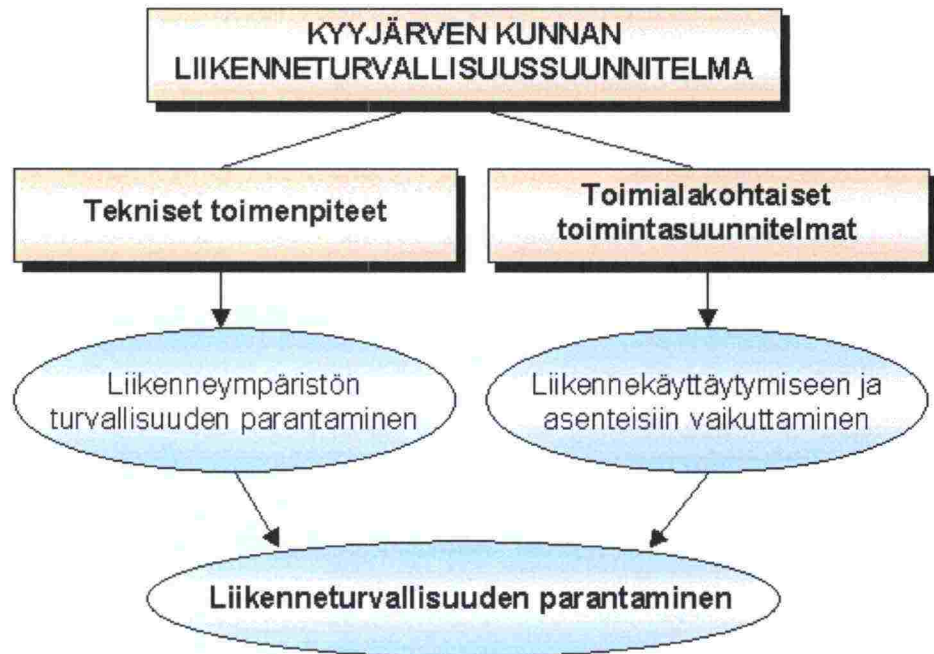
SISÄLTÖ

ALKUSANAT	7
1. JOHDANTO	11
2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	13
2.1 Maankäyttö	13
2.1.1 Väestö	13
2.1.2 Koulut	15
2.2 Tieverkko ja liikennemäärät	16
2.2.1 Yleiset tiet	16
2.2.2 Kaava- ja yksityistiet	16
2.2.3 Liikennemäärät	16
2.2.4 Nopeusrajoitukset	17
2.3 Suunnittelutilanne	17
3. LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT	22
3.1 Liikenneonnettomuudet	22
3.1.1 Onnettomuusmäärät ja onnettomuuksien vakavuus	22
3.1.2 Onnettomuuskustannukset	23
3.1.3 Onnettomuusluokat	24
3.1.4 Henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1999-2000	25
3.1.5 Onnettomuuksien kasaumakohtat	28
3.2 Tienkäyttäjäkyselyt	28
3.2.1 Kyselyissä ilmenneet ongelmakohteet	28
3.3 Haastattelut ja maastokäynnit	29
3.3.1 Haastatteluissa ja maastokäynneillä ilmenneet ongelmakohteet	29
4. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET	31
4.1 Valtakunnalliset tavoitteet	31
4.2 Keski-Suomen maakunnan tavoitteet	31
4.3 Keski-Suomen tiepiirin tavoitteet	31
5. PARANNUSEHDOTUKSET	32
5.1. Yleistä	32
5.2 Toimenpideohjelman laadintaperiaate	32
5.3 Toimenpideluokka I	32
5.4 Toimenpideluokka II	34
5.5 Kustannukset	39
5.5.1 Toimenpideluokka I	39
5.5.2 Toimenpideluokka II	39
5.6 Toimenpiteiden vaikutukset	42
5.6.1 Nopeusrajoitusten alentaminen	42
5.6.2 Näkemien parantaminen	43
5.6.3 Liikenteen ohjaustoimenpiteet	43
5.6.4 Suojatiejärjestelyt	43
6. LIIKENNEKASVATUS- , VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMA	45
6.1 Tavoitteet	45
6.2 Vaikutukset	46
6.3 Liikenneturvallisuustyön organisointi kuntatasolla	46
6.4 Liikenneturvallisuustyön kehittäminen Kyyjärvellä	53
7. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN JATKUVUUS	55
LIITTEET	57



## 1. JOHDANTO

Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa sekä liikenneympäristön turvallisuus ja käytettävä kulkumuoto että ihmisten käyttäytyminen ja asenteet. Liikenneympäristöä ja sen turvallisuutta voidaan parantaa Tiehallinnon ja kuntien tekemillä teknisillä toimenpiteillä. Liikenneturvallisuutta ei kuitenkaan saavuteta yksin liikennejärjestelyihin, maankäyttöön ja liikenneverkkoon kohdistetuilla toimenpiteillä, vaan yhtä tärkeää on vaikuttaa ihmisten asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen. Ihmisten asenteisiin voivat parhaiten vaikuttaa kuntien eri hallinnonalat: sosiaali-, sivistys- ja terveystoimi kasvattamalla, tiedottamalla ja valistamalla jokapäiväisessä toiminnassaan. Myös poliisin suorittamalla liikenteenvalvonnalla voidaan vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen.



Kuva 1. Liikenneturvallisuussuunnitelma kokonaisuutena.

Tämän työn tavoitteena on laatia kokonaisvaltainen Kyyjärven kunnan liikenneturvallisuussuunnitelma, joka sisältää konkreettiseen liikenneympäristöön kohdistuvat tekniset parannusehdotukset sekä kunnan toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat.



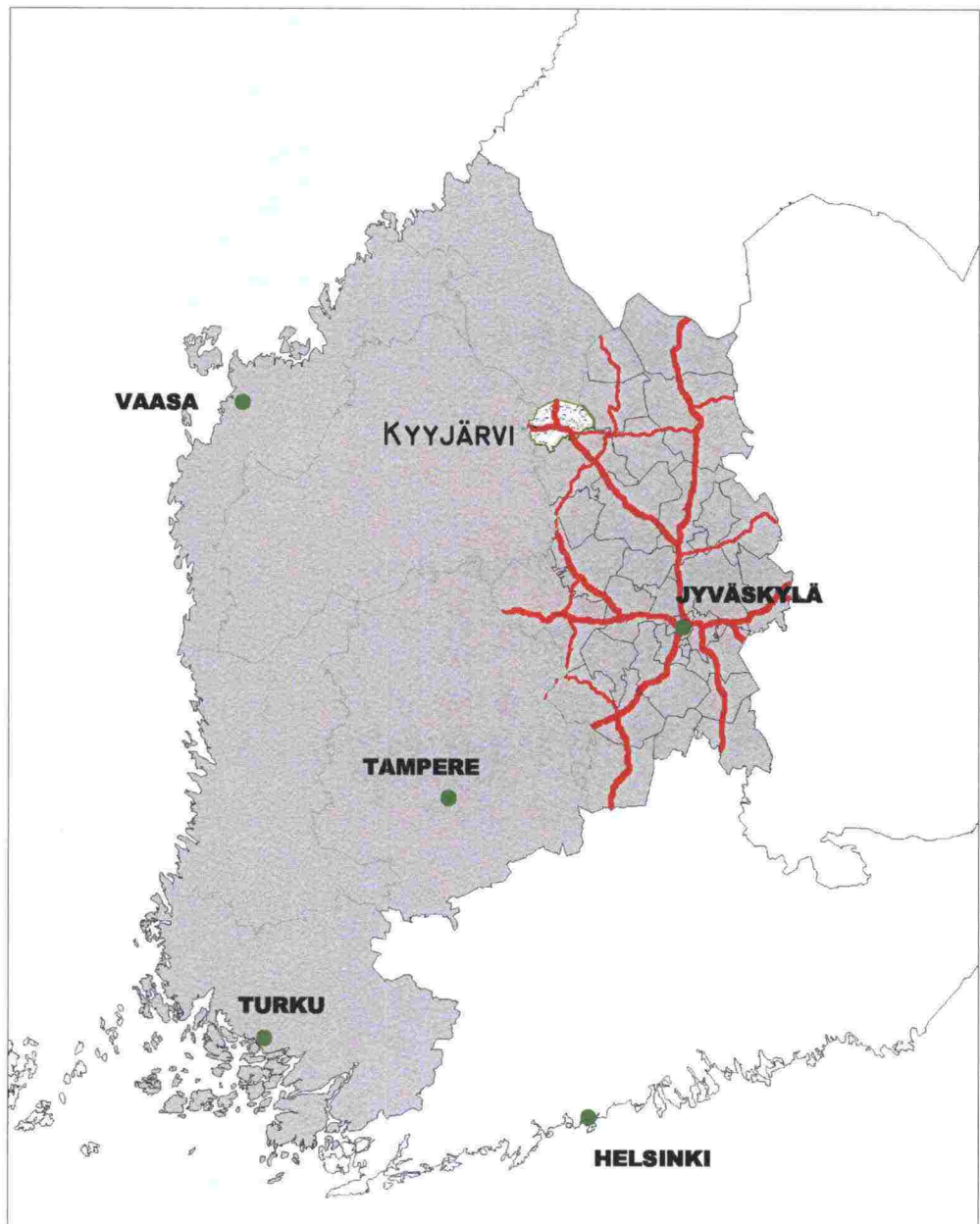
## 2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

### 2.1 Maankäyttö

#### 2.1.1 Väestö



Kyyjärven kunta sijaitsee Länsi-Suomen läänissä, Keski-Suomen maakunnan pohjoisosassa Suomenselän vedenjakaja-alueella. Naapurikunnat ovat Karstulan, Kivijärven, Perhon ja Soinin kunnat sekä Alajärven kaupunki.



Kuva 2. Kyyjärven sijainti

Kyyjärven väkiluku 31.12.1999 oli 1 827 asukasta. Väestöennusteen mukaan Kyyjärven asukasluku vuonna 2010 on 1 740 asukasta.

Kyyjärven kunta sijoittuu asukasluvultaan Suomen 452 kunnan joukossa sijalle 375. Kyyjärven kokonaispinta-ala on 470 km<sup>2</sup>, josta maapinta-alaa 449 km<sup>2</sup>. Kunnan asukastiheys vuoden 1998 alussa oli noin 4 asukasta/km<sup>2</sup> maan keskiarvon ollessa 15 asukasta/km<sup>2</sup>. Väestöstä noin 51 % asuu taajama-alueella. Kunnan työpaikkaomavaraisuus on noin 99 %, mikä on selvästi valtakunnallista keskitasoa korkeampi. Kyyjärvellä on 352 henkilöautoa 1 000 asukasta kohti, joka on hieman vähemmän kuin Keski-Suomen ja koko maan keskimääräinen henkilöautotiheys.

Taulukko 1. Perustietoa Kyyjärven kunnasta (vuodelta 1998)

	Asukkaita	Pinta-ala km <sup>2</sup>	Asukas- tiheys as./ km <sup>2</sup>	Asuu- taaja- massa %	Työpaikka- omavar. %	Ha-tiheys ha/1000 as.
<b>Kyyjärvi</b>	<b>1901</b> (375.)	<b>470</b> (208.)	<b>4</b> (399.)	<b>51</b> (254.)	<b>99</b> (89.)	<b>352</b> (385.)
Kannonkoski	1 801	550	3	37	89	373
Karstula	5 364	962	6	46	101	397
Saarijärvi	10 749	1030	10	54	96	417
Keski-Suomi	259 839	19386	13	74	-	374
Koko maa	5 147 349	338 147	15	57	86	376

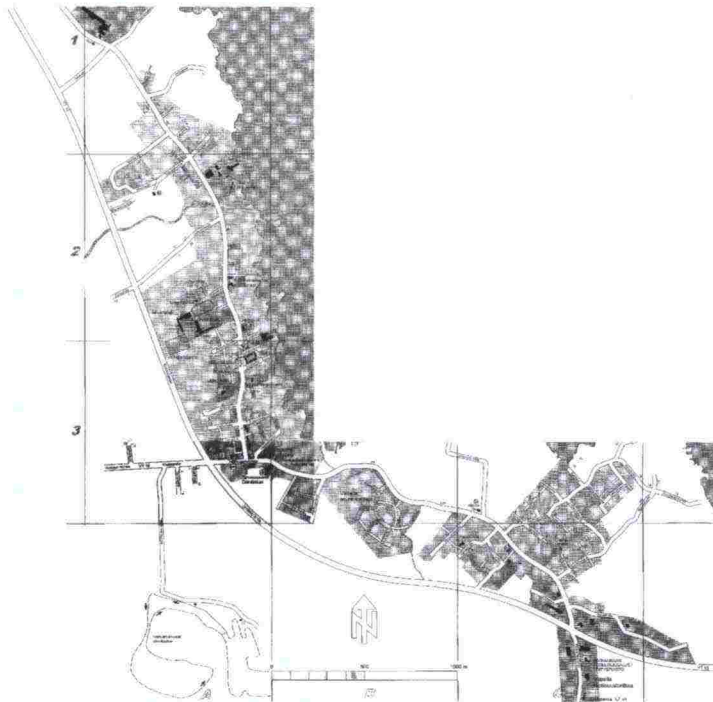
Kyyjärven väestön ikäjakauma ei poikkeaa merkittävästi muun Keski-Suomen ja koko maan väestön ikäjakaumasta. Vain yli 65-vuotiaiden osuus on hieman korkeampi kuin Keski-Suomen maakunnassa ja koko Suomessa keskimäärin.

Taulukko 2. Asukkaiden ikäjakauma

	Alle 15 v. %	15-24 v. %	25-44 v. %	45-64 v. %	Yli 64 v. %	Yhteensä %
<b>Kyyjärvi</b>	<b>19</b> (189.)	<b>14</b> (69.)	<b>25</b> (289.)	<b>25</b> (335.)	<b>17</b> (235.)	<b>100</b>
Kannonkoski	17	10	22	26	25	100
Karstula	18	12	25	27	18	100
Saarijärvi	19	12	26	25	18	100
Keski-Suomi	19	14	25	26	16	100
Koko maa	19	13	28	26	14	100

Kyyjärven kirkonkylän taajama on sijoittunut Kyyjärven länsirannalle. Tii-  
viimpää taajama-asutusta on lisäksi Saunakylässä, Kumpulassa, Pölkissä,  
Ratiperässä, Nurmijoella, Peuralinnassa sekä Vehkaperässä.

Kyyjärven elinkeinorakenne on painottunut maa- ja metsätalouteen sekä te-  
ollisuuteen. Kunnan suurin työnantaja on Kyyjärven keskustaajaman poh-  
joisosassa sijaitseva Betset Oy. Kyyjärven keskustaajama on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3. Kyyjärven keskusta

### 2.1.2 Koulut

Kyyjärvellä toimii vuonna 2001 ala-asteen koulu sekä yläaste. Kouluissa oli lukuvuonna 1999-2000 yhteensä 250 oppilasta, joista 163 ala-asteella ja 87 yläasteella.

## 2.2 Tieverkko ja liikennemäärät

### 2.2.1 Yleiset tiet

Yleisiä teitä Kyyjärven kunnan alueella oli vuoden 2001 alussa noin 121 km, joista valtateitä 39 km, kantateitä 4 km ja paikallisteitä 77 km. Kyyjärven yleisen tieverkon rungon muodostavat valtatie 13 Kokkola – Nuijamaa, valtatie 16 Vaasa – Kyyjärvi sekä kantatie 77 Kyyjärvi – Siilinjärvi. Muut yleiset tiet ovat yhdystieluokkaisia. Yleinen tieverkko esitetään kuvissa 4a ja 4b (s. 20-21).

Kyyjärven kunnan alueella oleva yleiset tiet:

Vt 13	Kokkola – Nuijamaa
Vt 16	Vaasa – Kyyjärvi
Kt 77	Kyyjärvi – Siilinjärvi
Pt 16861	Jyväskylä – Autio
Pt 16863	Kortejärvi – Vehkaperä
Pt 16869	Nurmijoen pt
Pt 16871	Koskimäki – Tenhola
Pt 16873	Honkalehdon pt
Pt 16874	Teollisuustie
Pt 16875	Tuliharjun pt
Pt 16877	Tuliharju – Kumpula
Pt 16879	Kumpula – Viirumäki
Pt 18237	Möttönen – Oikari

### 2.2.2 Kaava- ja yksityistiet

Keskustaajaman tärkeimpiä kokoojaluokkaisia kaava- ja yksityisteitä ovat Koulutie, Urheilutie, Lipsuntinkuja, Kalliorannantie ja Pietari Brahentie.

Haja-asutusalueen tärkeimpiä kokoojaluokkaisia teitä ovat Auma-ahontie välillä Syvälahti – Koivukangas, Lehmiahontie Metsäperässä, Raasuntie Kumpulassa, Hokkasenahontie Hokkasenahossa, Lehtisaarentie Väärämäessä ja Myllykankaantie Peuralinnassa.

### 2.2.3 Liikennemäärät

Yleisen tieverkon liikennemäärät selvitettiin tierekisteritietojen pohjalta. Vilkkaimmin liikennöityjä teitä ovat valtatie 13 (KVL-2000 oli 970 – 2 160 ajon./vrk), valtatie 16 (KVL-2000 oli 1 260 – 1 410 ajon./vrk) ja Tuliharjuntie pt 16875 (KVL-2000 oli 100 – 1 060 ajon./vrk). Liikennemäärien pohjana ovat tierekisteritiedot vuodelta 2000. Kuvissa 5a ja 5b (s. 22-23) esitetään yleisen tieverkon liikennemäärät (KVL-2000).



### **2.2.4 Nopeusrajoitukset**

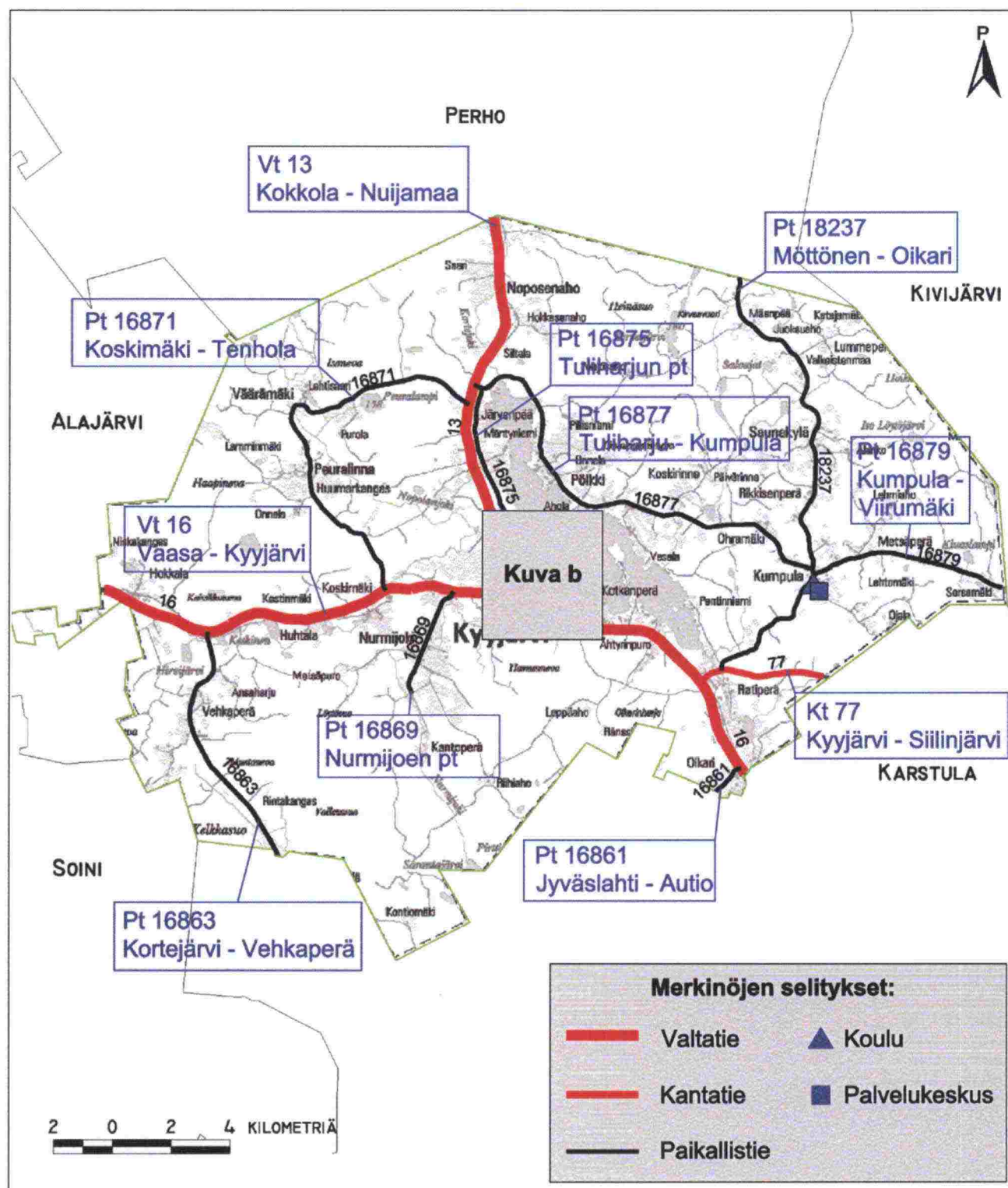
Valtatiellä 13 on nopeusrajoituksena 100 km/h lukuun ottamatta pistekoh-  
taista 60 km/h-nopeusrajoitusta valtatie 16 liittymässä.

Valtatiellä 16 on nopeusrajoituksena 100 km/h lukuun ottamatta valtatie 13  
liittymäaluetta, jossa on voimassa nopeusrajoitus 60 km/h.

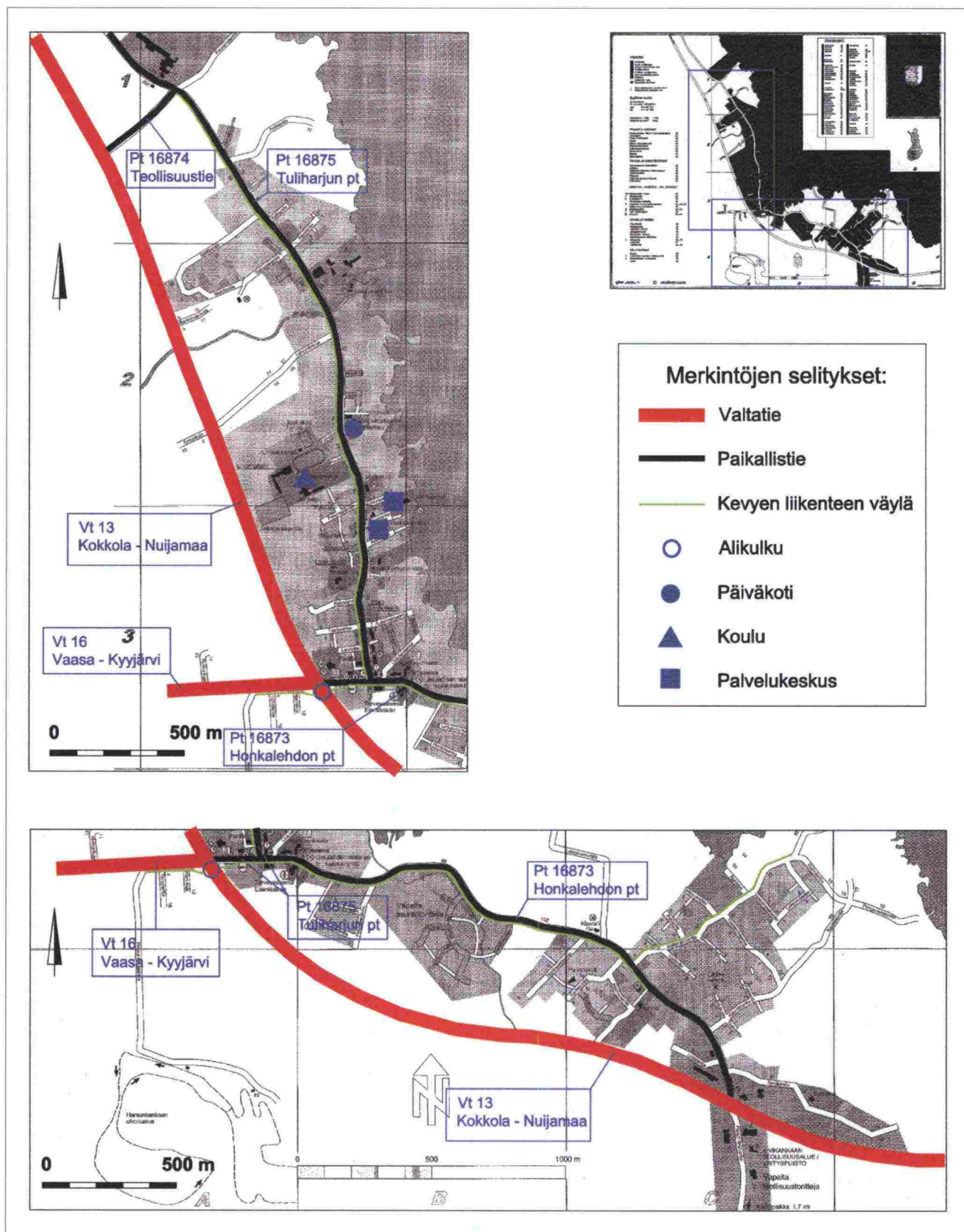
Keskustaajaman halki kulkevilla Honkalehdontiellä (pt 16873 ja pt 16875) ja  
Tuliharjunttiellä (pt 16875) on voimassa taajamanopeusrajoitus 50 km/h.  
Liitteessä 1 on esitetty Kyyjärven keskustaajaman nykyiset ja suunnitellut  
nopeusrajoitukset.

### **2.3 Suunnittelutilanne**

Keski-Suomen tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa ei ole yhtään Kyy-  
järven kunnan alueella olevaa hanketta vuosille 2002 – 2006.

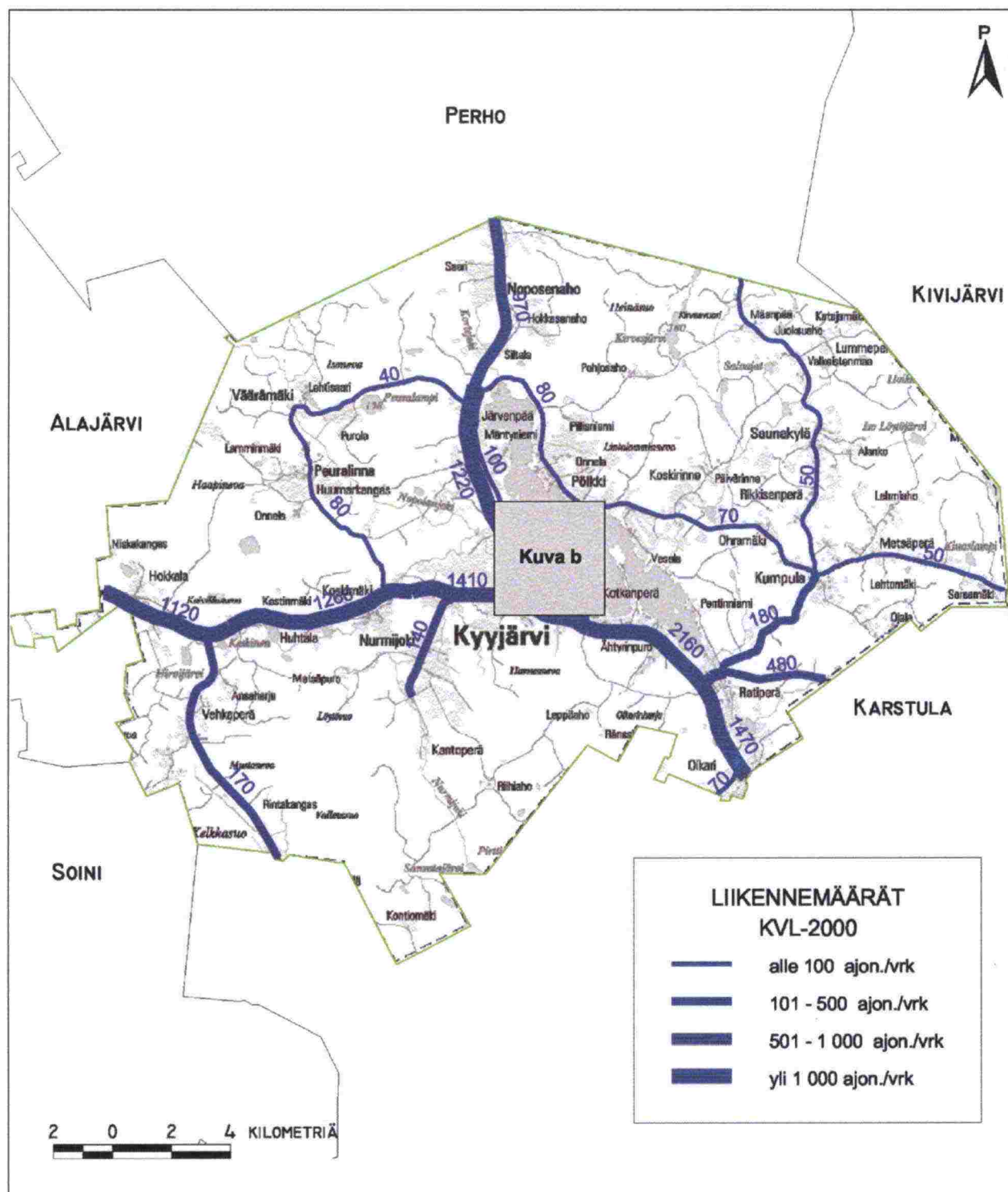


Kuva 4a. Yleinen tieverkko haja-asutusalueella.



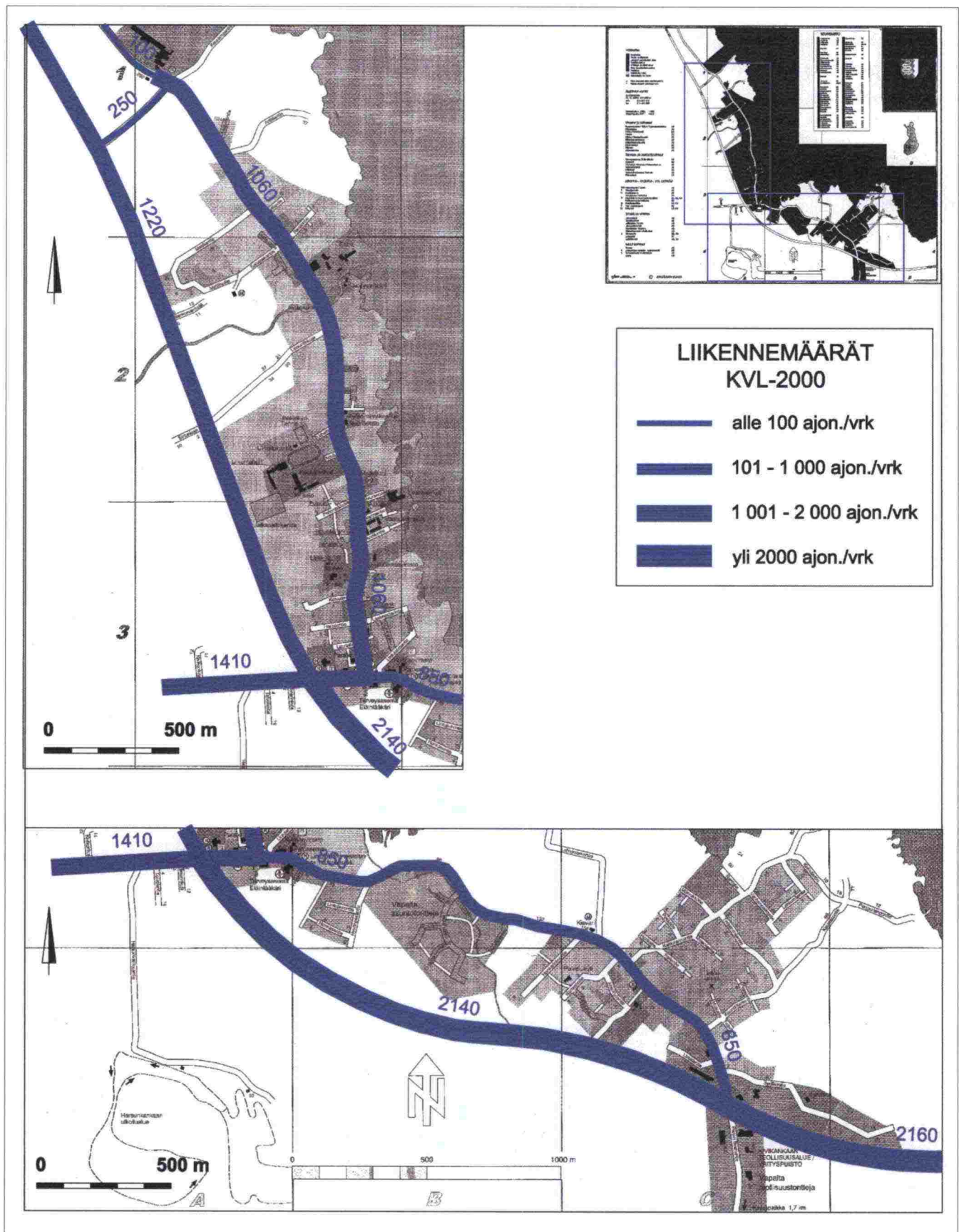
Kuva 4b. Yleinen tieverkko keskustaajamassa





Kuva 5a. Liikennemäärät haja-asutusalueella (KVL-2000)





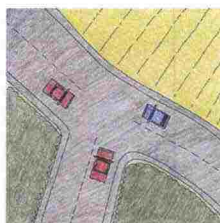
Kuva 5b. Liikennemäärät keskustaajamassa (KVL-2001)

### 3. LIIKENNETURVALLISUUDEN NYKYTILA JA ONGELMAT

#### 3.1 Liikenneonnettomuudet

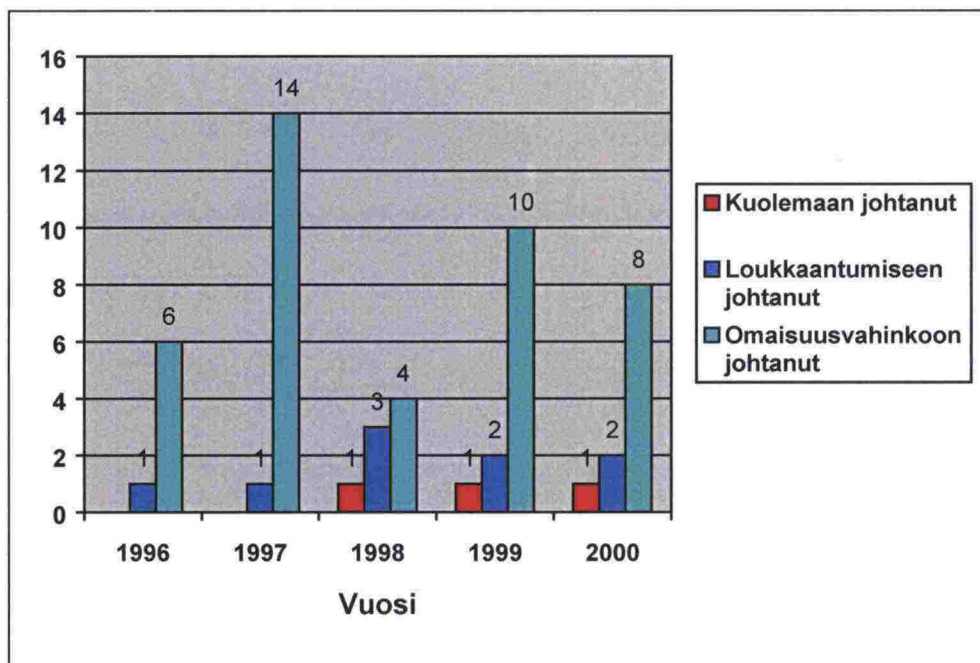
Liikenneturvallisuuksuuden nykytila selvitettiin onnettomuus-analyysillä (poliisin tienpitäjälle ilmoittamat onnettomuudet), tienkäyttäjäkyselyillä, asiantuntijahaastatteluilla sekä maastokäyntien avulla.

Tutkimuksen mukaan poliisin tietoon tulee kaikista onnettomuuksista keskimäärin kolmasosa, loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista 2/3 ja kuolemaan johtaneista kaikki.

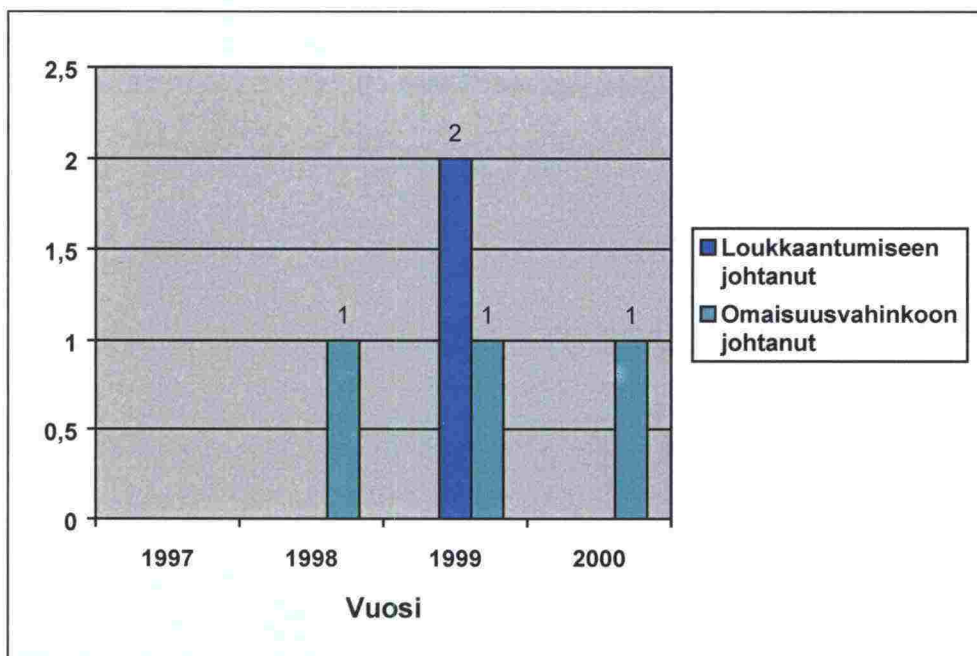


##### 3.1.1 Onnettomuusmäärät ja onnettomuuksien vakavuus

Onnettomuusanalyysin aineistona käytettiin yleisen tieverkon osalta vuosina 1996-2000 poliisin tienpitäjille ilmoittamia onnettomuuksia. Kaava- ja yksityistieverkon osalta käytettiin vuosina 1997-2000 poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia. Yleisellä tieverkolla tapahtui kaikkiaan 54 onnettomuutta ja kaava- ja yksityistieverkolla viisi onnettomuutta. Onnettomuudet jakaantuivat eri vuosille kuvien 6 ja 7 osoittamalla tavalla. Onnettomuuksien tapahtumapaikat, vakavuusasteet ja tapahtumavuodet esitetään kuvissa 10 a ja 10b (s. 28-29)



Kuva 6. Yleisen tieverkon onnettomuudet ja vakavuusaste Kyyjärvellä 1996-2000



Kuva 7. Kaava- ja yksityistieverkon onnettomuudet ja vakavuusaste Kyyjärvellä 1997-2000

Vuosina 1996-2000 yleisellä tieverkolla tapahtui 54 poliisin tienpitäjille ilmoittamaa onnettomuutta, joista kolme johti kuolemaan ja yhdeksän loukkaantumiseen.

Vuosina 1997-2000 kaava- ja yksityistieverkolla tapahtui viisi poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, joista kaksi johti loukkaantumiseen. Kaava- ja yksityistieverkolla ei tapahtunut yhtään kuolemaan johtaneita onnettomuutta. Lisäksi parkkipaikoilla ja piha-alueilla tapahtui yhteensä neljä omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta.

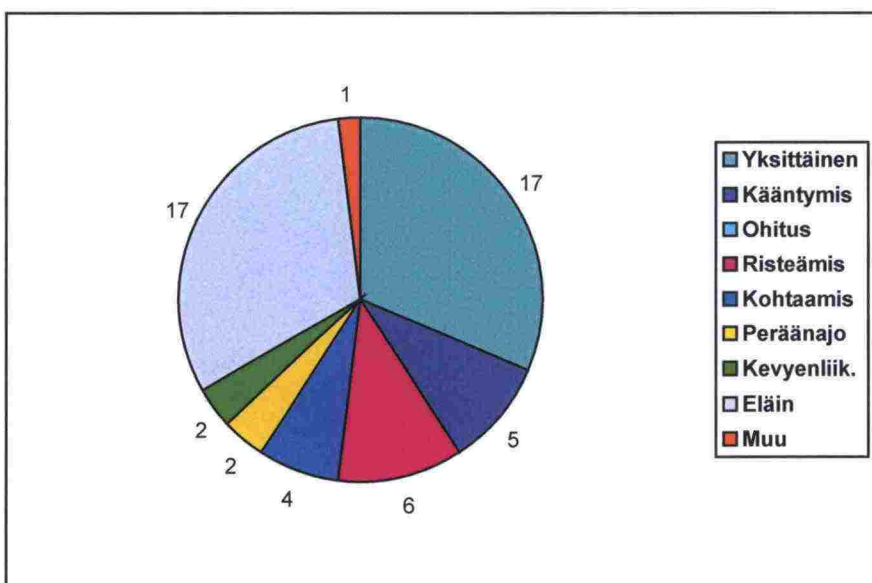
### 3.1.2 Onnettomuuskustannukset

Tarkastelujakson 1996-2000 vuotuiset onnettomuuskustannukset ovat ajokustannusten 2000 mukaisilla yksikköhinnoilla laskettuna 1,44 milj. € eli 8,6 Mmk. Tästä henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien osuus 1,26 milj. € eli 7,5 Mmk (heva-onnettomuuden yksikköarvo 2,3 Mmk) ja omaisuusvahinko-onnettomuuteen johtaneiden onnettomuuksien osuus on 0,18 milj. € eli 1,1 Mmk (omaisuusvahinko-onnettomuuden yksikköarvo 0,1 Mmk). Koko tarkastelujakson yhteenlasketut onnettomuuskustannukset olivat noin 5,8 milj. € eli 34 Mmk.



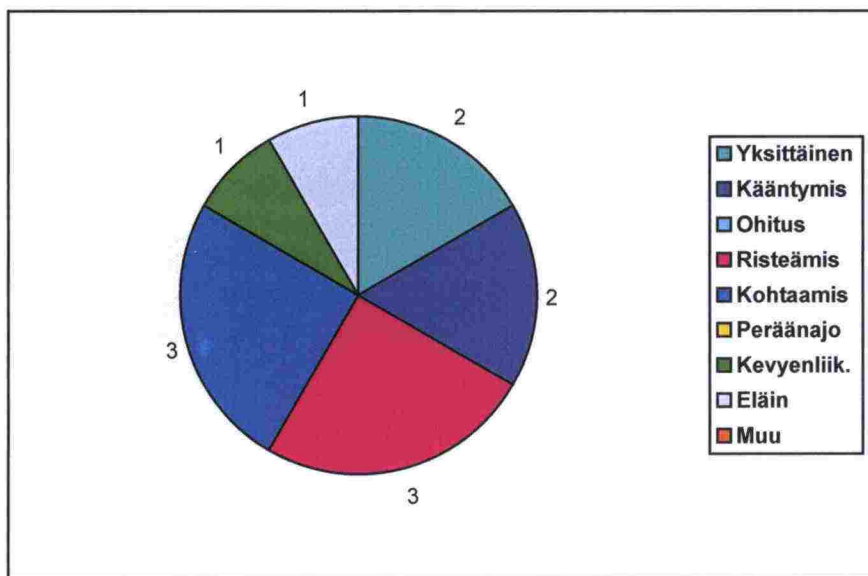
### 3.1.3 Onnettomuusluokat

Yleisen tieverkon yleisimmät onnettomuustyyppit ovat yksittäisonnettomuudet 17 kpl (31 % kaikista onnettomuuksista) ja eläinonnettomuudet 17 kpl (31 % onnettomuuksista). Kevyen liikenteen onnettomuuksia tapahtui yleisellä tieverkolla 2 kpl (4 %). Yleisen tieverkon kaikki onnettomuudet eri onnettomuusluokissa esitetään kuvassa 8.



Kuva 8. Yleisen tieverkon kaikki onnettomuudet eri onnettomuusluokissa

Yleisen tieverkon henkilövahinko-onnettomuuksista yleisimpiä olivat risteämisonnettomuudet 3 kpl (25 % onnettomuuksista) ja kohtaamisonnettomuudet 3 kpl (25 % onnettomuuksista). Yleisen tieverkon hevaonnettomuudet eri onnettomuusluokissa esitetään kuvassa 9.



Kuva 9. Yleisen tieverkon henkilövahinko-onnettomuudet eri onnettomuusluokissa



### 3.1.4 Henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1999-2000

Kyyjärvellä vuosina 1998-99 tapahtuneista henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatuista onnettomuuksista vain noin 36 % on Kyyjärvellä asuvien aiheuttamia. Kyyjärven viiden naapurikunnan asukkaiden aiheuttamia onnettomuuksia oli saman verran eli noin 36 %, josta puolet oli perholaisia. Muiden vieraspaikkakuntalaisten osuus onnettomuuksista johtuu Kyyjärven läpi kulkevista valtatiestä 13 ja 16.

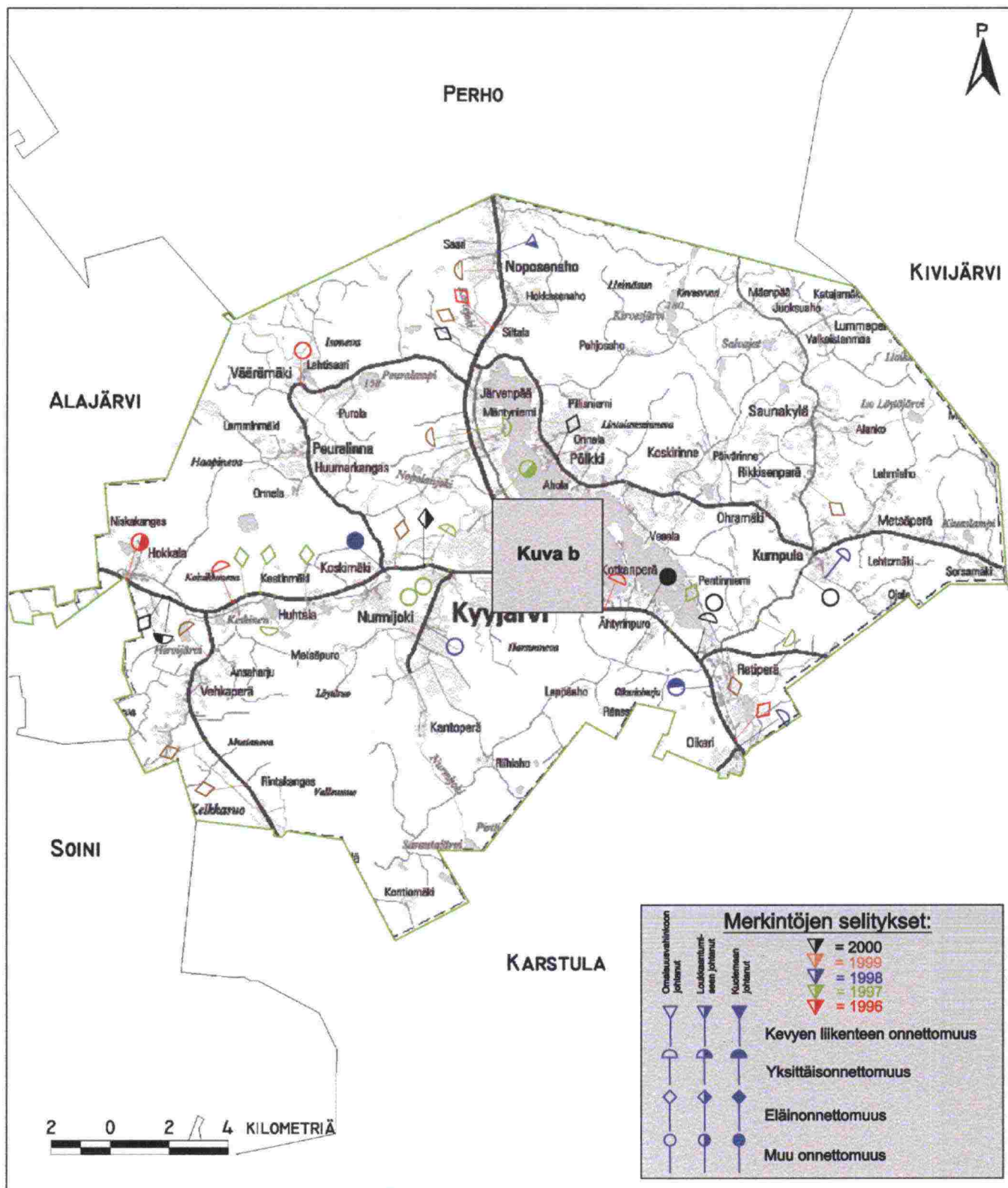
Kyyjärvesten aiheuttamista ja henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatuista onnettomuuksista noin 53 % on tapahtunut muualla kuin Kyyjärvellä. Tämä kertoo, että Kyyjärveltä tehdään jonkin verran työ- ja asiointimatkoja muihin kuntiin.

Taulukko 3. Kyyjärvellä tapahtuneet henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1998-99

Aiheuttajan kotikunta	Onnettomuuksia kpl	%
Kyyjärvi	8	36
Perho	4	18
Alajärvi	2	9
Jyväskylä	2	9
Muu (1 onn./kunta)	6	28
<b>Yhteensä</b>	<b>22</b>	<b>100</b>

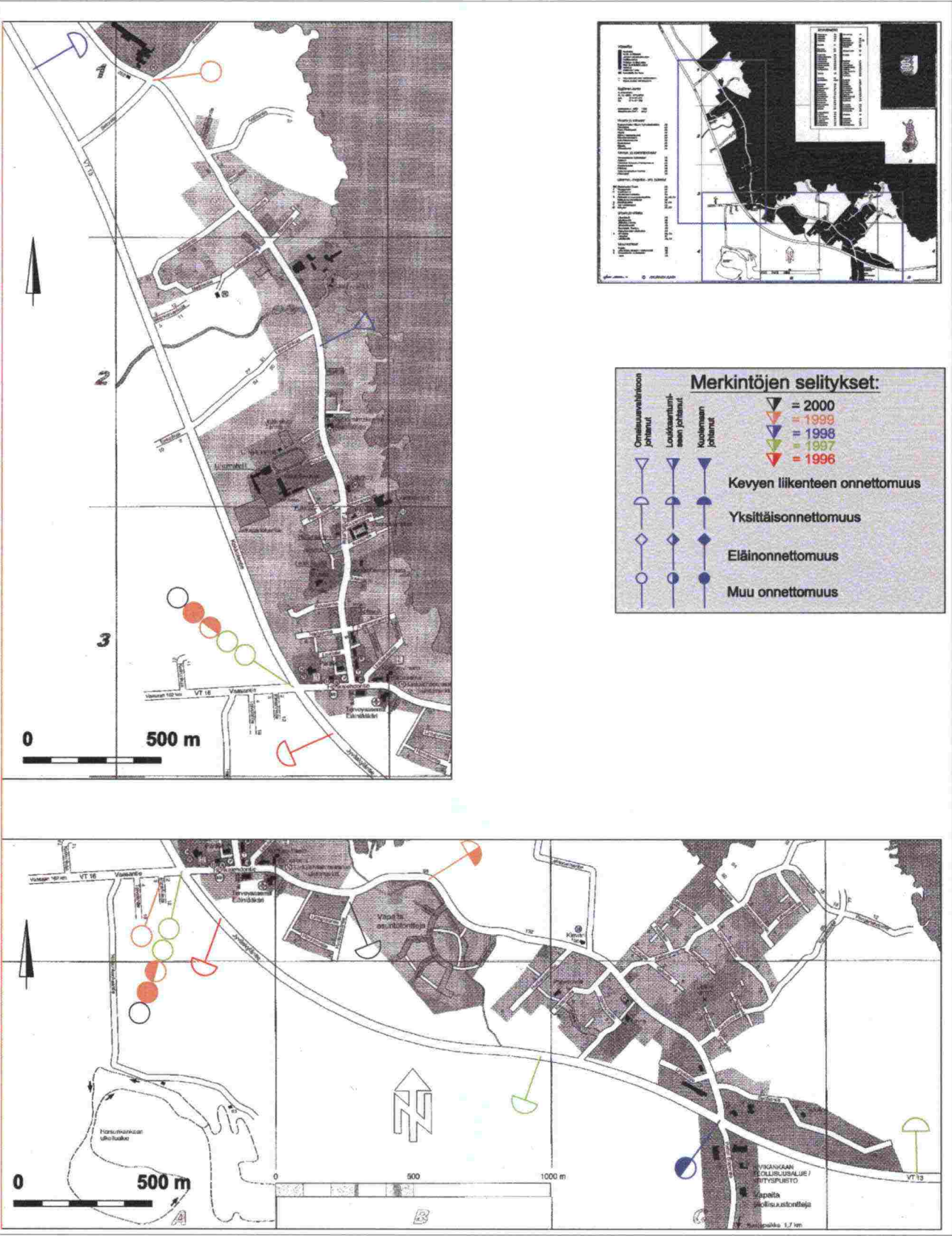
Taulukko 4. Kyyjärvesten aiheuttamat henkilöauton liikennevakuutuksesta korvatut onnettomuudet vuosina 1998-99

Tapahtumapaikkakunta	Onnettomuuksia kpl	%
Kyyjärvi	8	47
Alajärvi	2	12
Jyväskylä	2	12
Muu (1 onn./kunta)	5	29
<b>Yhteensä</b>	<b>17</b>	<b>100</b>



Kuva 10a. Liikenneonnettomuudet haja-asutusalueella 1996-2000





Kuva 10b. Liikenneonnettomuudet keskustaajamassa 1996-2000



### 3.1.5 Onnettomuuksien kasaumakohdat

Onnettomuuksien vuoksi ongelmalliseksi on katsottu paikka, jossa on tapahtunut tarkastelujakson 1996-1998 aikana vähintään kolme onnettomuutta tai kaksi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Kyyjärvellä on ainoastaan yksi onnettomuuksien kasautumiskohta.

Kyyjärvellä voidaan pitää onnettomuuksien kasautumiskohtana:

1. Vt:n 13 tieosalla 124, vt:n 16 ja Honkalehdontien (pt 16875) liittymää. Liittymässä on tapahtunut tarkastelujakson aikana yhteensä viisi onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan ja yksi loukkaantumiseen. Hevâonnettomuuteen johtaneet onnettomuudet olivat risteämisonnettomuuksia. Omaisuusvahinkoon johtaneet onnettomuudet olivat kaksi risteämisonnettomuutta ja kääntymisonnettomuus.

### 3.2 Tienkäyttäjäkyselyt

Liikenneturvallisuuden ongelmakohteiden kartoittamiseksi suoritettiin tienkäyttäjäkysely, joissa selvitettiin vaaralliseksi tai ongelmalliseksi koettuja kohteita tai tiejaksoja. Kohderyhmiä olivat ala-asteen koulun 1. luokan oppilaiden vanhemmat, kylätoimikunnat, ammattiautoilijat, yhden suuren työpaikan sekä Kyyjärven kunnanviraston työntekijät. Kyselyiden kohderyhmät valittiin siten, että ne kattoivat koko kunnan alueen ja koskivat mahdollisimman monia eri liikennemuotojen käyttäjiä. Kyselylomakkeita lähetettiin yhteensä 192 kpl ja niitä palautettiin yhteensä 55 (29%). Kyselylomake on liitteenä 2.

#### 3.2.1 Kyselyissä ilmenneet ongelmakohteet

Kyselyissä esitettiin yhteensä 28 ongelmakohdetta. Kohteet ovat osittain samoja kuin onnettomuuksien tapahtumapaikat. Esille tuli kuitenkin myös sellaisia vaaralliseksi koettuja kohteita, joissa liikennevahinkoja ei ole tilastoitua. Kyselyjen perusteella ongelmalliseksi on katsottu paikka, joka on mainittu kyselytutkimuksessa vähintään kolme kertaa. Ongelmakohteet esitetään liitteessä 3.

Kyselyissä eniten mainittuja kohteita olivat seuraavat:

#### Vt:n 13, vt:n 16 ja Honkalehdontien (pt 16875) liittymä [24 mainintaa]

- Turvaton, Shelliltä tulevilla rekoilla on vaikeuksia päästä risteykseen varsinkin liukkaalla kelillä

#### Vt 13 välillä vt 16 – Betonitie (pt 16874) [14 mainintaa]

- Turvaton kevyelle liikenteelle

### 3.3 Haastattelut ja maastokäynnit

Liikenneturvallisuuden ongelmakohteiden kartoittamiseksi tehtiin haastatteluja ja maastokäyntejä, joissa selvitettiin vaaralliseksi tai ongelmallisiksi koettuja kohteita tai tiejaksoja. Maastotarkasteluihin osallistuivat Pekka Mäkelä (Kyyjärven kunta), Asko Hackzell (Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos) ja Markku Uusitalo (Tieliikelaitos, Konsultointi). Lisäksi haastateltiin Taisto Halttusta ja Sari Virkamäkeä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri).

#### 3.3.1 Haastatteluissa ja maastokäynneillä ilmenneet ongelmakohteet

Haastatteluissa ja maastokäynneillä esitettiin yhteensä seitsemän ongelmakohtetta, jotka olivat osin samoja kuin kyselyissä esiin tulleet ongelmakohteet.

Haastatteluissa ja maastokäynneillä mainittuja kohteita olivat seuraavat:

##### **Valtatien 13, valtatie 16 ja Honkalehdontien (pt 16875) liittymä**

- Sivusuuntien (valtatie 16 ja Honkalehdontien) liittymät ovat liian laajoja.
- Sivusuuntien liittymiin tulisi maalata tärinäraidat.
- Valtatien nopeusrajoitusta tulisi korostaa maalaamalla nopeusrajoitus valtatie ajorataan.
- Toisessa vaiheessa sivusuuntien liittymiin tulisi tehdä turvasaarekkeet.
- Lopullisessa vaiheessa liittymän kanavointi tulisi toteuttaa korotetuilla saarekkeilla.



Kuva 11. Valtatien 13, valtatie 16 ja Honkalehdontien liittymä

**Valtatie 13, Honkalehdontien (pt 16873) ja Pietari Brahentien liittymä**

- Näkemät Honkalehdontien liittymästä vt:lle 13 Saarijärven suuntaan ovat puutteelliset.
- Pietari Brahentielle vt:n 13 liittymään tulee asentaa stop-merkki.

**Vt 13, kyläkaupan liittymä (lähellä kantatien 77 liittymää)**

- Vt:n 13 päälystettyä piennarta tulisi levittää kaupan liittymän kohdalla.

**Valtatie 16**

- Vt:lle 16 välille Harsunkankaantie – hautausmaan liittymä tulisi rakentaa kevyen liikenteen väylä.

**Honkalehdontie (pt 16873 ja pt 16875) ja Tuliharjuntie (pt 16875)**

- Honkalehdontielle ja Tuliharjuntielle ei ole vielä asetettu aluenopeusrajoitusta 40 km/h.

**Tuliharjuntie (pt 16875), Honkalehdontien (pt 16873) liittymä**

- Tuliharjuntielle Honkalehdontien liittymään tulisi rakentaa liittymäsaareke.

**Tuliharjuntie (pt 16875)**

- Tuliharjuntiella oleva lapsia-varoitusmerkki on piilossa valaisinpylvään takana merkki tulisi siirtää valaisinpylvääseen.

**Valtatien 13, Honkalehdontien (pt 16873 ja pt 16875) ja Tuliharjuntien (pt 16875) kaavatieliittymät**

- Keskusta-alueelta puuttuu runsaasti kaavateiden kärkikolmioita valtatie 13, Honkalehdontien ja Tuliharjuntien liittymistä.



## 4. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN TAVOITTEET

### 4.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa Liikenneturvallisuussuunnitelmassa vuosille 2001-2005 on esitetty pitkän ja lyhyen aikavälin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Valtioneuvosto on hyväksynyt pitkällä aikavälillä Suomelle liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Lyhyellä aikavälillä tavoitteina ovat liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen, taajamien turvallisuuden parantaminen ja kuljettajiin vaikuttaminen sekä suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen.

Vuoden 2001 alussa Valtioneuvosto tarkisti vuonna 1997 asettamaansa liikenneturvallisuustavoitetta siten, että vuoteen 2010 mennessä liikennekuolemien määrän on oltava alle 250. Tarkistettu tavoite merkitsisi, että vuonna 2005 Suomi olisi samalla turvallisuustasolla kuin Ruotsi ja Norja ovat olleet 1990-luvun loppu puolella.

### 4.2 Keski-Suomen maakunnan tavoitteet

Keski-Suomen maakunnan onnettomuuksien vähemistavoitteet perustuvat valtioneuvoston periaatepäätökseen. Tavoitetta toteutetaan vähentämällä vakavimpia onnettomuuksia ja lieventämällä niiden seuraamuksia. Visio on nähtävä toimintaa ohjaavana periaatteena.

Onnettomuuksien vähentämistavoitteiden lisäksi asetetaan toiminnalliset tavoitteet vuosille 2001 –2005.

1. Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
2. Taajamien ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
3. Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen ja seurausten lieventäminen
4. Huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen ehkäiseminen
5. Tiedottamisen lisääminen

### 4.3 Keski-Suomen tiepiirin tavoitteet

Tiehallinto on sitoutunut valtakunnalliseen liikenneturvallisuuden parantamistavoitteeseen, jota tiepiirien on toteutettava kulloinkin käytettävissä olevilla resursseilla parhain mahdollisin keinoin.

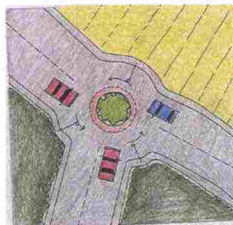
Keski-Suomen tiepiirin tavoitteena on kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien jatkuva vähentäminen. Keski-Suomen tiepiirissä pyritään toteuttamaan 0-visiota, jonka mukaan kukaan perhe- tai lähipiiristä ei saisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä

## 5. PARANNUSEHDOTUKSET

### 5.1. Yleistä

Maastokäyntien ja haastattelujen yhteydessä määritettiin ongelmakohteiden paranantamisehdotuksia. Työn aikana haastateltiin Taisto Halttusta ja Sari Virkamäkeä (Tiehallinto, Keski-Suomen tiepiiri), Pekka Mäkelää (Kyyjärven kunta) sekä Asko Hackzelia (Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos).

Parannuskohteita valokuvattiin ja kohteista laadittiin hankekortit, joissa parannuskohteet jaettiin kahteen toimenpideluokkaan. Parannusehdotukset on esitetty kuvissa 15a ja 15b (s. 39-40).



### 5.2 Toimenpideohjelman laadintaperiaate

Yleisten teiden osalta parannusehdotusten mukaisille toimenpiteille laskettiin henkilövahinko-onnettomuusvähenemät (heva-vähenemät). Laskennat suoritettiin TARVA-ohjelmalla.

Yleisten teiden toimenpiteet on jaettu kahteen toimenpideryhmään ensimmäisen vuoden tuottoasteen ja kustannusten perusteella seuraavasti:

- Toimenpideluokka I: tuottoaste yli 50 % tai yksittäisen toimenpiteen kustannukset alle 5 000 €
- Toimenpideluokka II: tuottoaste alle 50 % tai yksittäisen toimenpiteen kustannukset yli 5 000 €

Tuottoaste on laskettu 1. vuoden heva-onnettomuussäästöjen ja rakennuskustannusten suhteena. Heva-onnettomuuden kustannuksena on käytetty 2,3 Mmk/heva-onnettomuus (Tieliikenteen ajokustannukset 2000).

### 5.3 Toimenpideluokka I

#### 1A Vt:n 13, Honkalehdontien (pt 16873) ja Pietari Brahentien liittymä

Valtatiellä 13, Honkalehdontien ja Pietari Brahentien liittymässä on tapahtunut tarkastelujaksolla 1996-2000 yksi loukkaantumiseen johtanut risteämisonnettomuus. Honkalehdontiellä on pakollinen pysähtyminen ja Pietari Brahentiellä kärkikolmio.

Pietari Brahentien kärkikolmiota ehdotetaan korvattavaksi stop-merkillä.

#### 2A Tuliharjuntie (pt 16875)

Tuliharjunttiellä lähellä koulua oleva lapsia-varoitusmerkki on valaisinpylvään takana piilossa.

Lapsia-merkki ehdotetaan siirrettäväksi valaisinpylvääseen.



### **3A Vt:n 13, Honkalehdontien (pt 16873) ja Pietari Brahentien liittymä**

Valtatiellä 13 Honkalehdontien ja Pietari Brahentien liittymässä on voimassa nopeusrajoitus 100 km/h.

Valtatien 13 nopeusrajoitusta liittymän kohdalla ehdotetaan alennettavaksi 100 km/h -> 80 km/h.

### **4A Vt:n 13, vt:n 16 ja Honkalehdontien (pt 16875) liittymä**

Valtatien 13, valtatie 16 ja Honkalehdontien liittymässä on onnettomuuksien kasaumapiste. Liittymässä on tapahtunut yhteensä viisi onnettomuutta, joista kaksi johti henkilövahinkoon. Valtatiellä 13 liittymän kohdalla on voimassa nopeusrajoitus 60 km/h.

Valtatien 13 nopeusrajoituksen havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi maalaamalla nopeusrajoitus 60 km/h valtatie ajorataan molemmin puolin liittymää.

### **5A Sillankorvankuja ja Lipsuntinkuja**

Sillankorvankujalta ja Lipsuntinkujalta puuttuu taajama-merkit.

Sillankorvankujalle ja Lipsuntinkujalle ehdotetaan asennettavaksi taajama-merkit.

### **6A Honkalehdontie (pt 16873), kaavatieliittymät**

Honkalehdontien joistakin kaavatieliittymistä puuttuvat kärkikolmiot.

Syrjäläntien, Lehtoniementien ja Ruuskantien liittymiin ehdotetaan asennettavaksi kärkikolmiot.



Kuva 12. Kyyjärven keskustan useista kaavatieliittymistä puuttuvat kärkikolmiot



**7A Honkalehdontie (pt 16873, pt 16875) ja Tuliharjuntie (pt 16875)**

Uusien aluenopeusrajoitusten 40 km/h asettamisen yhteydessä nopeusrajoituksen havaittavuutta ehdotetaan parannettavaksi maalaamalla nopeusrajoitus 40 km/h Honkalehdontien ja Tuliharjuntien ajoratoihin nopeusrajoitusten alkamiskohdissa. Ajoratamaalaukset tehdään Honkalehdontielle lähelle vt:n 13 liittymää ja ennen Hyvänperäntien liittymää sekä Tuliharjuntielle ennen Sepontien liittymää.

**8A Vt 13, kaavatieliittymät**

Valtatien 13 joistakin kaavatieliittymistä puuttuvat kärkikolmiot Kyyjärven keskustaajaman kohdalla.

Sillankorvankujan, Eetunkujan ja Lipsuntinkujan liittymiin ehdotetaan asennettavaksi kärkikolmiot.

**9A Honkalehdontie (pt 16873, pt 16875), Tuliharjuntien (pt 16875) ja kaavatiet**

Vuoden 2002 alusta astuu voimaan määräys, jonka mukaan taajaman nopeusrajoituksen ollessa 50 km/h tai korkeampi, tasa-arvoisesta risteyksestä on varoitettava erikseen tienristeysmerkillä tai risteävälle tielle on asennettava kärkikolmio tai stop-merkki.

Kyyjärven kirkonkylän alueelle Honkalehdontielle, Tuliharjuntielle ja asuntoalueille jotka sijaitsevat kaavatieverkolla ehdotetaan asetettavaksi aluenopeusrajoitukset 40 km/h. Keskustaajaman uudet aluenopeusrajoitukset esitetään liitteessä 1.

**10A Tuliharjuntie (pt 16875), kaavatieliittymät**

Tuliharjuntien joistakin kaavatieliittymistä puuttuvat kärkikolmiot.

Raisiontien, Kaltiantien ja Rintalantien liittymiin ehdotetaan asennettavaksi kärkikolmiot.

**5.4 Toimenpideluokka II****1B Vt 13, kyläkaupan liittymä**

Ratiperän kyläkaupan liittymä sijaitseen Kyyjärven suunnasta tultaessa noin 70 metriä ennen kantatien 77 liittymää. Kääntymiskaista vasemmalle, kantatielle 77, kääntyville alkaa heti kaupan liittymän jälkeen. Liittymässä on peräänajoriski, koska Kyyjärven suunnasta suoraan Saarijärven suuntaan jatkavat luulevat kaupalle kääntyvien kääntyvän vasta kantatien liittymässä. Liittymässä on tapahtunut tarkastelujakson aikana kaksi omaisuusvahinkoon johtanutta onnettomuutta, jotka olivat kääntymis- ja yksittäisonnettomuuksia.

Valtatien 13 päällystettyä piennarta ehdotetaan levitettäväksi kaupan liittymän kohdalla.



Kuva 13. Kyläkaupan liittymä valtatiellä 13

#### **2B Vt:n 13, vt:n 16 ja Honkalehdontien (pt 16875) liittymä**

Valtatien 16 ja Honkalehdontien liittymien on koettu olevan liian laajat.

Vaihtoehtona II Honkalehdontien liittymää ehdotetaan kavennettavaksi. Valtatien 16 liittymässä ehdotetaan oikealle kääntymiskaistan poistamista ja tärinäraitojen maalaamista valtatie 16 ajorataan.

#### **3B Vt:n 13, vt:n 16 ja Honkalehdontien (pt 16875) liittymä**

Valtatien 16 varrella sijaitsee kauppakeskus Paletti, josta suuntautuu Honkalehdontielle Kyyjärven keskustaan liikennettä. Liittymässä tapahtuneista viidestä onnettomuudesta neljä oli risteämisonnettomuuksia.

Vaihtoehtona III valtatie 16 ja Honkalehdontien liittymiin ehdotetaan rakennettavaksi turvasaarekkeet.

#### **4B Honkalehdontie (pt 16875), Esson kohta**

Honkalehdontiellä Esson kohdalla ehdotetaan kevyen liikenteen väylän erottamista Esson piha-alueesta. Esson piha-alueen kohdalla väylä erotetaan piha-alueesta reunakiveyksellä.

#### **5B Tuliharjuntie (pt 16875), Honkalehdontien (pt 16875) liittymä**

Tuliharjuntielle Honkalehdontien liittymään ehdotetaan rakennettavaksi liittymäsaareke.

**6B Vt:n 13, Honkalehdontien (pt 16875) ja Pietari Brahentien liittymä**

Honkalehdontien liittymässä on stop-merkki ja pysäytysviiva on maalattu kauas valtatie reunasta. Honkalehdontieltä valtatielle 13 Saarijärven suuntaan on pysäytysviivalta huonot näkemät. Valtatieltä 13 Honkalehdontielle Kivikankaan teollisuusalueelle suuntautuu jonkin verran raskasta liikennettä.

Liittymää ehdotetaan muotoiltavaksi uudelleen siten, että pysäytysviiva voitaisiin maalata lähemmäs valtatie reunaa.



Kuva 14. Näkemät Honkalehdontien liittymästä Saarijärven suuntaan

**7B Vt:n 13, vt:n 16 ja Honkalehdontien (pt 16875) liittymä**

Kanavointi valtatiellä 13, valtatie 16 ja Honkalehdontien liittymässä on toteutettu ajoratamaalauksin (mitoitusnopeus 80 km/h).

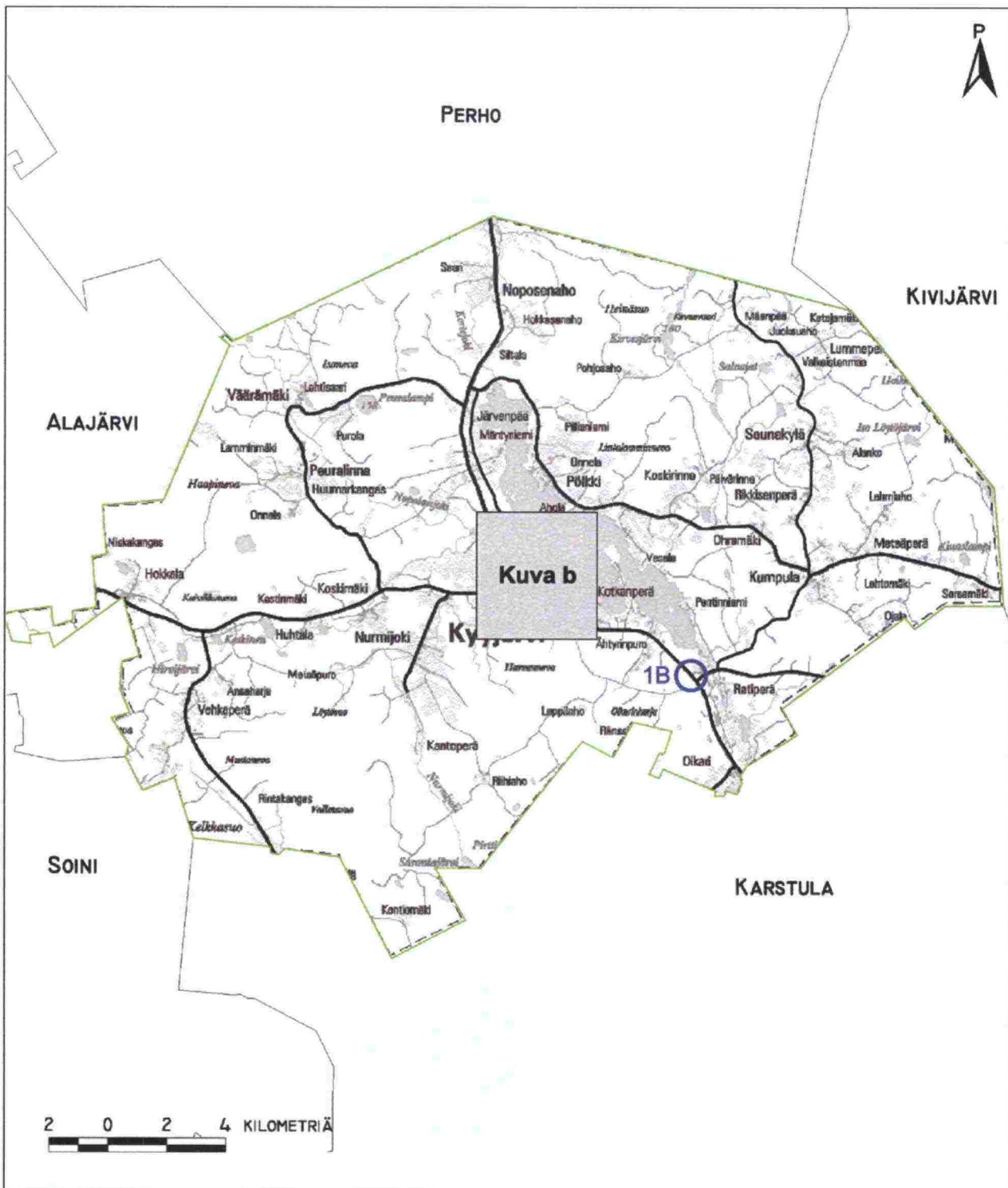
Vaihtoehtona IV valtatie 13 kanavointia ehdotetaan toteutettavaksi koroteuvin saarekkein (mitoitusnopeus 60 km/h).

**8B Vt 16 välillä Harsunkankaantie – hautausmaan liittymä**

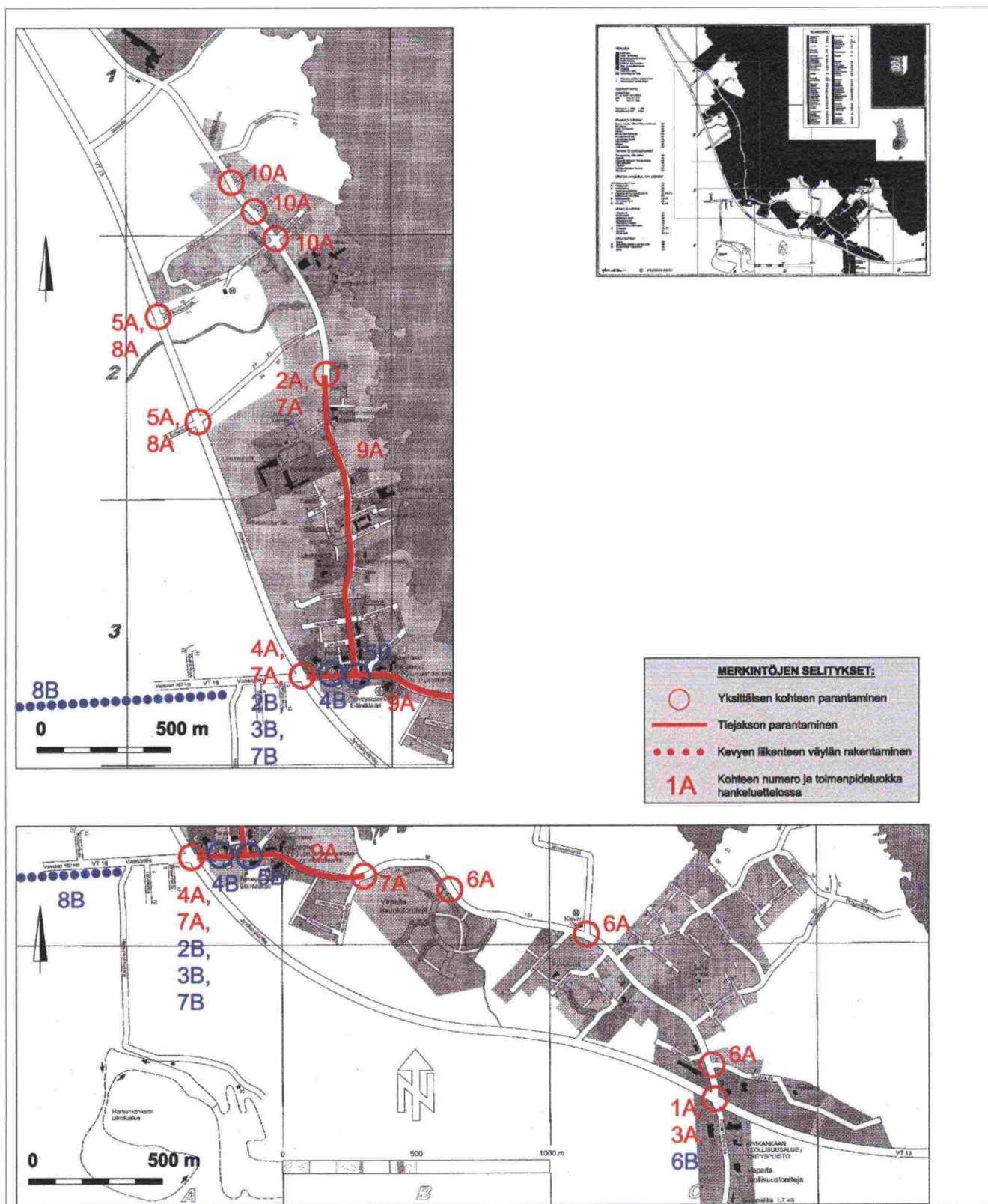
Nykyinen kevyen liikenteen väylä päättyy Harsunkankaantien liittymään. Kyyjärven keskustasta käydään paljon hautausmaalla kävellen ja polkupyörällä.

Valtatielle 16 välille Harsunkankaantie – hautausmaa ehdotetaan rakennettavaksi kevyen liikenteen väylä.





Kuva 15a. Toimenpiteet haja-asutusalueella



Kuva 15b. Toimenpiteet keskustaajamassa

## **5.5 Kustannukset**

Suunnitelmassa on esitetty yhteensä 18 parannustoimenpidettä. Niiden kokonaiskustannukset ovat noin 422 000 € (2,5 Mmk).

Yleisten teiden parannustoimenpiteitä on esitetty 12 kpl ja kustannukset ovat noin 411 900 € (2,45 Mmk). Kyyjärven kunnan parannustoimenpiteitä on esitetty viisi kpl ja kustannukset ovat noin 2 020 € (12 000 mk). Tiehallinnon ja kunnan yhteisiä toimenpiteitä on esitetty yksi kpl ja kustannukset ovat noin 4 710 € (28 000 mk).

### **5.5.1 Toimenpideluokka I**

Ensimmäiseen luokkaan ryhmitetyillä toimenpiteillä vähennetään noin 8 200 € (49 000 mk) investoinneilla 0,06 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Tällöin ensimmäisen vuoden tuottoasteeksi saadaan 295 %.

### **5.5.2 Toimenpideluokka II**

Toisen luokan toimenpiteillä 413 900 € (2,44 Mmk) investoinneilla vähennetään 0,04 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Ensimmäisen vuoden tuottoaste on 4 %.



Taulukko 5. Toimenpideluokka I

KYYJÄRVI  
TOIMENPIDELUOKKA I

Ensimmäisen vuoden tuottoaste &gt; 50 % tai yksittäisen toimenpiteen hinta &lt; 5 000 euroa

Tunn.	Kohde	Toimenpide	Heva. väh./v	Kust. e	Kustann. 1 000 mk	1. vuoden tuottoaste	Toteut. T=Tieh K=Kta	Huom.
1A	Vt:n 13, Honkalehdontien (pt 16873) ja Pietari Brahentien liittymä (vt 13 to 124 etäisyys 2220 m / pt 16873 to 1 etäisyys 0 m)	Pietari Brahentien kärkeä kolmion korvaaminen stop-merkillä vt:n 13 liittymässä	0,016	170	1	3 680,0	K	
2A	Tuliharjuntie (pt 16875)	Lapsi-merkin siirto valaisinpylvääseen (to 1 etäisyys 1090)	—	170	1	—	T	
3A	Vt:n 13, Honkalehdontien (pt 16873) ja Pietari Brahentien liittymä (vt 13 to 124 etäisyys 2220 m / pt 16873 to 1 etäisyys 0 m)	Vt:n nopeusrajoituksen alentaminen 100 km/h -> 80 km/h liittymän kohdalla (to 124 etäisyys 2020 - 2420 m)	0,016	340	2	1 840,0	T	
4A	Vt:n 13, vt:n 16 ja Honkalehdontien (pt 16875) liittymä (vt 13 to 124 etäisyys 0 m / vt 16 to 29 etäisyys 4830 m / pt 16873 to 1 etäisyys 0 m)	Nopeusrajoituksen 60 km/h maalaaminen vt:n 13 ajorataan (vt 13 to 124 etäisyys 0 m)	0,006	340	2	690,0	T	
5A	Sillankorvankuja ja Lipsuntinkuja	Taajama-merkin asentaminen	—	340	2	—	K	
6A	Honkalehdontie (pt 16873), kaavatieliittymät	Kärkikolmioiden asentaminen Syrjäläntien (to 1 etäisyys 110 m), Lehtoniementien (to 1 etäisyys 750 m) ja Ruuskantien (to 1 etäisyys 1280 m) liittymiin	0,005	500	3	383,3	K	
7A	Alueneopeusrajoitusten alkamiskohdat: Honkalehdontie (pt 16873, pt 16875), Tuliharjuntie (pt 16875)	<u>Alueneopeusrajoitusten 40 km/h maalaaminen ajorataan rajoituksen alkamiskohdassa:</u> Honkalehdontien ja vt:n 13 liittymässä (pt 16875 to 1 etäisyys 10 m) sekä ennen Hyvänperän-tien liittymää (pt 16873 to 1 etäisyys 1770 m) sekä Tuliharjuntielle ennen Sepontien liittymää (pt 16875 to 1 etäisyys 1090 m)	0,003	670	4	172,5	T	
8A	Vt 13, kaavatieliittymät	Kärkikolmioiden asentaminen Sillankorvankujan (to 123 etäisyys 5930 m), Eetunkujan (to 123 etäisyys 6350 m) ja Lipsuntinkujan (to 123 etäisyys 6350 m) liittymiin	0,002	500	3	153,3	K	
9A	Honkalehdontie (pt 16873) ja Tuliharjuntie (pt 16875) sekä kaavatiet	Taajama alueneopeusrajoitusten 40 km/h asettaminen	0,010	4710	28	82,1	T/K	
10A	Tuuliharjuntie (pt 16875), kaavatieliittymät	Kärkikolmioiden asentaminen Raisiontien (to 1 etäisyys 1960 m), Kaltiantien (to 1 etäisyys 1850 m) ja Rintalantien (to 1 etäisyys 2000 m) liittymiin	0,001	500	3	76,7	K	
YHTEENSÄ			0,059	8240	49	295,0		

Taulukko 6. Toimenpideluokka II

KYYJÄRVI  
TOIMENPIDELUOKKA II

Ensimmäisen vuoden tuottoaste < 50 % tai yksittäisen toimenpiteen hinta > 5 000 euroa

Tunn.	Kohde	Toimenpide	Heva. väh./v	Kust. e	Kustann. 1 000 mk	1. vuoden tuottoaste	Toteut. T=Tieh K=Kta	Huom.
1B	Vt 13, kyläkaupan liittymä (to 124 etäisyys 6840 m)	Vt:n 13 päällystetyn pientareen levittäminen kyläkaupan kohdalla	0,007	8410	50	32,2	T	
2B	Vt:n 13, vt:n 16 ja Honkalehdontien (pt 16875) liittymä (vt 13 to 124 etäisyys 0 m / vt 16 to 29 etäisyys 4830 m / pt 16873 to 1 etäisyys 2220 m)	Honkalehdontien liittymän kaventaminen, vt:n 16 suunnasta toisen kaistan poisto, tärinäraitojen maalaaminen vt:n 16 ajoraan	0,007	13560	60	26,8	T	
3B	Vt:n 13, vt:n 16 ja Honkalehdontien (pt 16875) liittymä (vt 13 to 124 etäisyys 0 m / vt 16 to 29 etäisyys 4830 m / pt 16873 to 1 etäisyys 2220 m)	Turvasaarekkeiden rakentaminen	0,011	16820	100	25,3	T	
4B	Honkalehdontie (pt 16875), Esson kohta	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Esson pihan kohdalle	—	16820	100	—	T	
5B	Tuliharjuntie (pt 16875), Honkalehdontien (pt 16873) liittymä (pt 16873 to 1 etäisyys 200 m)	Liittymäsaarekkeen rakentaminen Tuliharjuntien liittymään	0,002	5050	30	15,3	T	
6B	Vt:n 13, Honkalehdontien (pt 16873) ja Pietari Brahentien liittymä (vt 13 to 124 etäisyys 2220 m / pt 16873 to 1 etäisyys 0 m)	Honkalehdontien liittymän uudelleen muotoilu siten, että pysäytysviivalta on paremmat näkemät	—	50460	300	—	T	
7B	Vt:n 13, vt:n 16 ja Honkalehdontien (pt 16875) liittymä (vt 13 to 124 etäisyys 0 m / vt 16 to 29 etäisyys 4830 m / pt 16873 to 1 etäisyys 2220 m)	Kanavointi korotetuin saarekkein	0,009	117730	700	3,0	T	
8B	Vt 16, välillä Harsunkankaantie - hautausmaan liittymä (to 29 etäisyys 3330 - 4590 m)	Kevyen liikenteen väylän rakentaminen, n. 1,3 km	0,002	185010	1100	0,4	T	
YHTEENSÄ			0,038	413860	2 440	4,3		

## 5.6 Toimenpiteiden vaikutukset

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden tehokkuutta arvioidaan henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemisellä eli säästyvillä henkilövahinko-onnettomuuskustannuksilla.

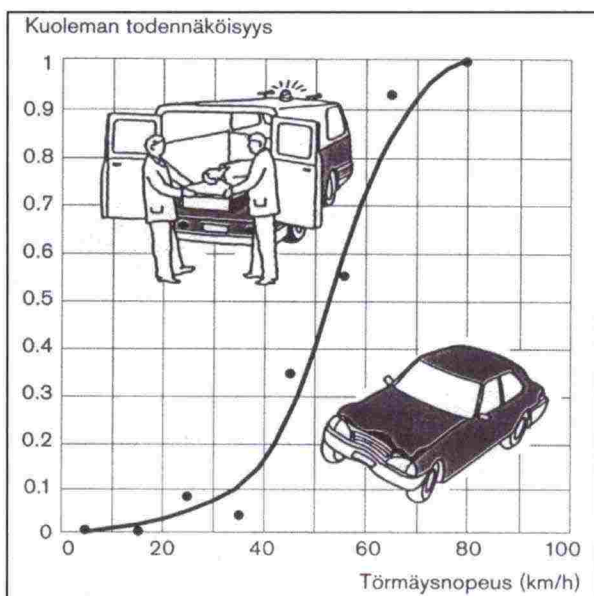
Taloudellisesti tehokkaimpia ovat pienin kustannuksin toteutettavat toimenpiteet mm. nopeusrajoitusten alentamiset, näkemien parantamiset, liikenteen ohjaustoimenpiteet ja suojatiejärjestelyt (korotetut ja saarekkeelliset suojatiet). Myös vilkkaasti liikennöityjen teiden valaiseminen on tehokas toimenpide.

Kyyjärven kunnan alueelle esitettävät toimenpiteet, niiden alustavat kustannusarviot sekä henkilövahinko-onnettomuusvähenemät esitetään taulukoissa sivuilla 42-43.

### 5.6.1 Nopeusrajoitusten alentaminen

Ajonopeuksilla on ratkaiseva merkitys erityisesti kevyen liikenteen turvallisuudelle. Nopeuksilla on merkitystä sekä onnettomuuksien määrään, että onnettomuuksien vakavuuteen. Kevyen liikenteen ja autojen välisistä onnettomuuksista 80–90 % tapahtuu taajamissa. Taajamanopeuksien aleneminen keskimäärin 1 km/h on vähentänyt onnettomuuksien määrää 2–4 %. Jos auton nopeus on onnettomuushetkellä 60 km/h, jalankulkija kuolee noin 70 % todennäköisyydellä. Jalankulkijan vahingoittumisaste pienenee jyrkästi törmäysnopeuden alentuessa. Ajonopeuden vaikutus kuoleman todennäköisyyteen esitetään kuvassa 16.

Taajaman nopeusrajoituksen ollessa 50 km/h tai korkeampi, tasa-arvoisesta risteyksestä on varoitettava erikseen tienristeysmerkillä tai risteävälle tielle on asennettava väistämisvelvollisuutta osoittava merkki ts. kärkikolmio tai stop-merkki. Merkitsemiseen on varattu aikaa vuoden 2001 loppuun.



Kuva 16. Ajonopeuden vaikutus kuoleman todennäköisyyteen



### 5.6.2 Näkemien parantaminen

Turvallisuutta voidaan lisätä järjestämällä riittävän hyvät näkemät liittymissä ja suojateiden läheisyydessä. Istutukset tulee valita siten, että ne eivät kasvaessaan muodostu näkemäesteeksi. Samoin aurauslumen kasaamista liittymäalueille ja suojateiden läheisyyteen tulisi välttää. Koulujen liittymien näkemät sekä näkemät suojateille tulisi tarkistaa joka vuosi. Näkemien tarkistamisen voi suorittaa esim. koulun talonmies/vahtimestari ennen koulujen alkamista syksyllä.

### 5.6.3 Liikenteen ohjaustoimenpiteet

Liikenteen ohjauslaitteita ovat mm. liikennemerkit ja tiemerkinnot. Liikenteen ohjauksella vaikutetaan ennen kaikkea liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Liikenteen ohjauksella annettavan tiedon tulee olla helposti havaittavaa ja ymmärrettävää.

**Liikennemerkkien** avulla selkeytetään liikennejärjestelyjä ja annetaan tietoa kuljettajalle miten ko. kohdassa tulee käyttäytyä. Liikennemerkkejä ei pitäisi olla liikaa, mutta riittävästi. Liikennemerkkejä voidaan asentaa mahdollisuuksien mukaan valaisinpylväisiin tai muihin liikennemerkkipylväisiin, jolloin merkkien havaittavuus paranee. Liikennemerkit tulisi pitää kunnossa ja puhtaina läpi vuoden.

**Viitoituksen** tulisi olla selkeä ja yksiselitteinen. Kun viitoitus on epäselvä vieraspaikkakuntalainen autoilija kiinnittää huomiota liikaa reitin valintaan ja muu liikenne jää huomioimatta.

**Tiemerkinnöillä** voidaan liikenneympäristön selkeyttä parantaa huomattavasti. Vaikka merkinnät ovat talvella jään ja lumen peitossa, niistä on kuitenkin hyötyä suurimman ajan vuodesta.

### 5.6.4 Suojatiejärjestelyt

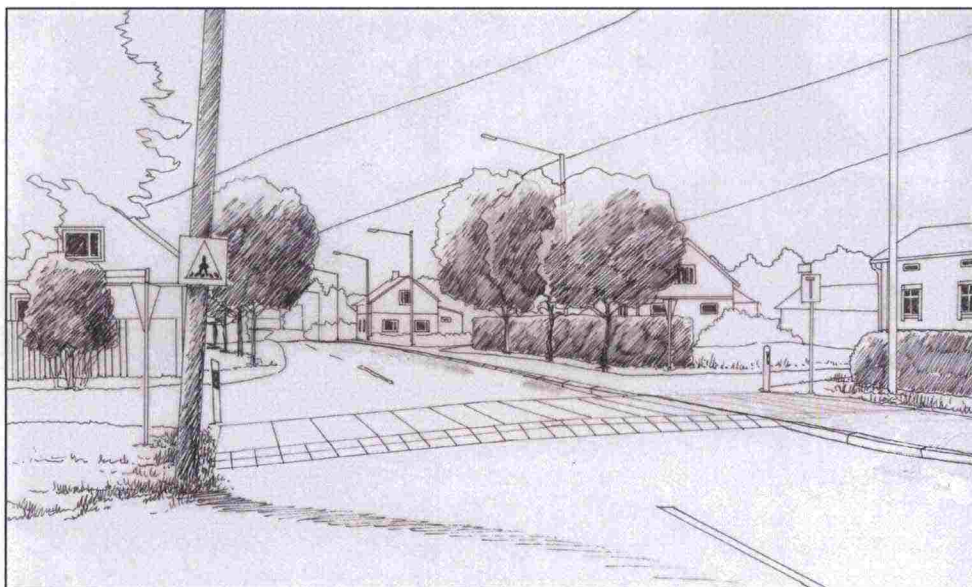
Suojatien havaittavuutta voidaan parantaa siirtämällä suojatiemerkit lähemmäs suojatietä ja lisäämällä suojatiemerkkeihin herätevarret. Rakenteelliset keinot ovat varmempi tapa hillitä ajonopeuksia kuin pelkät liikennemerkit:

**Keskisaareke** on yleisin turvallisuutta parantava rakenne suojatien yhteydessä. Saarekkeen tehtävä on turvata kevyttä liikennettä mahdollistamalla ajoradan ylittäminen kahdessa vaiheessa sekä osittain hidastaa autoliikenteen nopeutta. Saarekkeen ja suojatien havaittavuutta voidaan parantaa lisäämällä myös suojatiesaarekkeelle suojatiemerkit.

**Töyssy** on tehokkaimpia nopeudenalentamiskeinoja. Se soveltuu parhaiten hyvin pieniin taajamiin ja asuntokaduille, joissa se saattaa riittää ainoaksi toimenpiteeksi turvallisuuden parantamisessa.

**Korotettuja suojateitä** suositellaan käytettäväksi taajamakeskustoissa ja asuntoalueilla. Kauppakatuja ne korostavat kevyen liikenteen ylityskohtia ja alentavat ajonopeuksia. Korotetut suojatiet ovat töyssyjä suositeltavampia hidastimia, koska ne parantavat kevyen liikenteen mukavuutta ja suojatie on ymmärrettävä syy ajonopeuden hidastamiseen.

**Kavennettu suojatie** alentaa ajonopeuksia, lisää suojatien havaittavuutta ja lyhentää kevyen liikenteen ylitystä. Kavennus tehdään yhtä suurena ajoradan molemmilta reunoilta. Kavennus mitoitetaan yleensä siten, että kuorma-auto ja henkilöauto mahtuvat kohtaamaan sen kohdalla nopeudella 30 km/h. Ajoradan leveys on kavennuksen kohdalla enintään 5 m. Pienillä liikennemäärillä pelkän kavennuksen käyttö (ei korotuksia) ei juurikaan alenna autojen nopeuksia. Yksittäistä kavennuskohtaa voidaan tehostaa istutuksin ja reunaestein (pollarit).



Kuva 17. Korotettu suojatie



## 6. LIIKENNEKASVATUS-, VALISTUS- JA TIEDOTUSSUUNNITELMA



### 6.1 Tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa "Liikenneturvallisuussuunnitelma vuosille 2001-2005" on esitetty pitkän ja lyhyen aikavälin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Pitkällä aikavälillä tavoitteina ovat liikenneturvallisuuden arvostuksen parantaminen, liikenteen kasvun hillintä ja teknologisten innovaatioiden hyödyntäminen. Lyhyellä aikavälillä (vuosina 2001-2005) liikenneturvallisuuden arvostusta pyritään lisäämään liikenneturvallisuusvision avulla. Liikenneturvallisuusvisiossa liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteena on ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti tie-liikenteessä. Liikenneturvallisuusvisiolle haetaan poliittista sitoutumista, jonka uskotaan lisäävän liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin suuntautuvaa rahoitusta ja resursseja. Sitoutuminen liikenneturvallisuustavoitteisiin ja -työhön merkitsee myös sitä, että liikenneturvallisuus otetaan yhtenä elementtinä huomioon kaikessa alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevassa suunnittelussa ja toiminnassa. Käytännössä tämä näkyy esimerkiksi siten, että liikenneturvallisuus sisällytetään osaksi laatu- ja johtamisjärjestelmiä kuin myös kaikkea normaalia suunnittelutoimintaa. Tällöin liikenneturvallisuus on yksi tarkasteltava osatekijä uusien asuinalueiden suunnittelussa siinä missä palvelujen sijainti ja riittävyys.

Liikenneturvallisuusvisio ei voi toteutua pelkästään parantamalla liikenneympäristöä teknisin tai maankäytön suunnittelun toimenpitein. Suuri osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista johtuu muista kuin liikenneympäristön puutteista. Tyypillisiä syitä onnettomuuksiin ovat kuljettajan väärä tilannenopeus keliolosuhteisiin nähden, väsymys, alkoholi, piittaamattomuus. Siksi liikenneturvallisuusvision toteutumistavoite vaatii tuekseen liikennekasvatusta, -valistusta ja -tiedotusta.

Liikennekasvatuksella ja -valistuksella pyritään vaikuttamaan ihmisten käyttäytymiseen liikenneturvallisuutta parantavasti. Liikennekasvatus voidaan rinnastaa tapakasvatukseen – hyviin tapoihin kuuluu asiallisuus, kohteliaisuus ja toisten huomioon ottaminen. Hyvät tavat opitaan jo lapsena ja ne ohjaavat koko eliniän käyttäytymistämme. Liikennekasvatus, -valistus ja -tiedotustyö jatkuu kaikissa elinkaaren vaiheissa painotuksien vaihdellessa ikäryhmittäin. Lasten kohdalla korostetaan perussääntöjen opettamista liikumisessa, vanhempien osalta heidän antamansa esimerkin merkitystä lasten käyttäytymisessä. Ikäihmisten kohdalla merkittäviä asioita puolestaan ovat lääkkeiden ja sairauksien vaikutus liikkumiseen, tiedottaminen seniori-autokouluista, apuvälineiden merkitys ja yhteiskunnallisten tukipalvelujen saatavuus.

Liikenneturvallisuustyö mielletään helposti vain poliisille, tekniselle sektorille ja koululle kuuluvaksi työksi. Kuitenkin monet hallintokunnat tekevät jo nykyisin liikennekasvatustyötä merkittävästi. Tarkoituksena ei olekaan vähentää jo tehtävän työn merkitystä tai lopettaa sitä. Tämän suunnitelman tavoitteena on lisätä liikenneturvallisuustyön vaikutuksia kannustamalla hallinnonalojen väliseen yhteistyöhön.



## 6.2 Vaikutukset

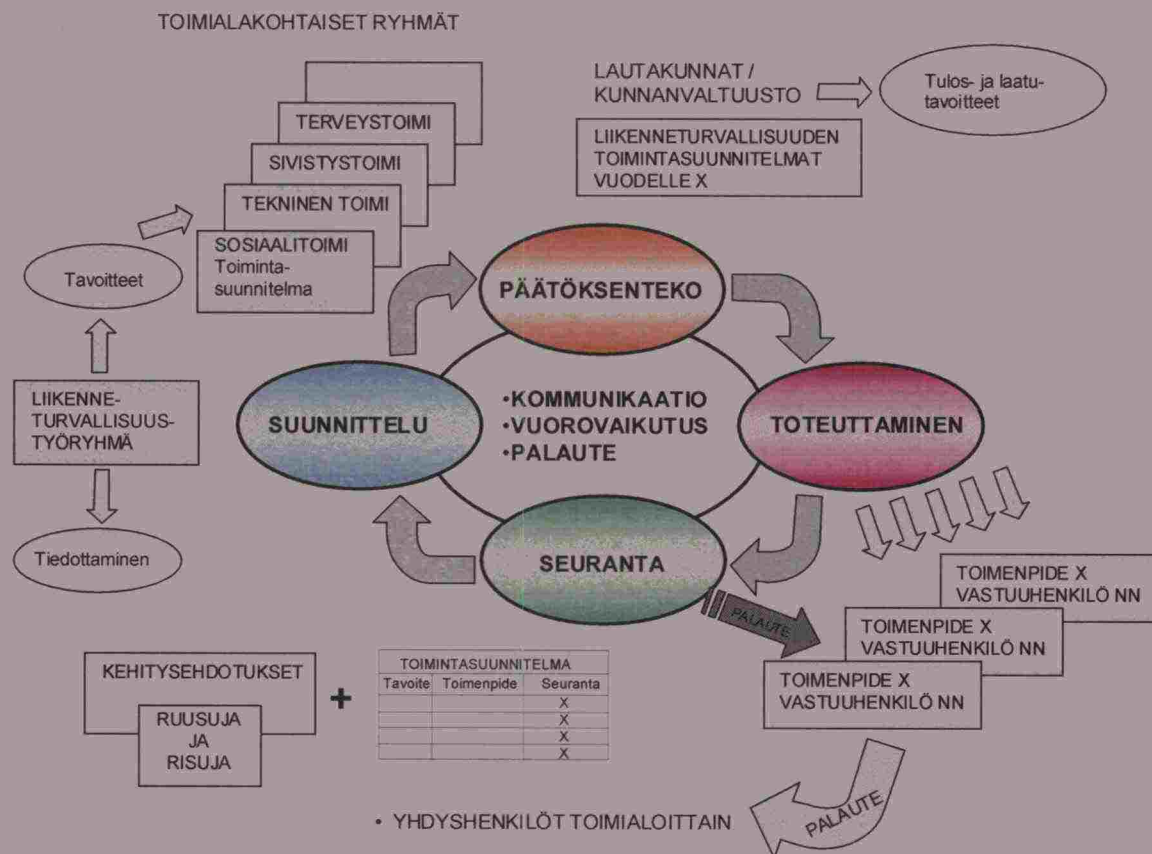
Liikenneturvallisuuustyön vaikutuksia voidaan arvioida määrällisesti esimerkiksi vähenemät henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa. Onnettomuuksien määrää arvioidaan valtakunnalliseen onnettomuusrekisteriin vietyjen poliisin tietoon tulleiden onnettomuuksien perusteella. Onnettomuusvähenemän seuraaminen ei kuitenkaan kerro koko tilannetta. Rekisterin ulkopuolelle jäävät kaikki ne onnettomuudet, joita ei ole poliisille ilmoitettu. Rekisteröimättömiä onnettomuuksia ovat esimerkiksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumistapaturmat. Kaatumisonnettomuuksien määrä ei ole vähäinen, arviolta 70000 onnettomuutta / vuosi Suomessa. Kaatumisonnettomuuksien kansantaloudellinen merkitys on suuri. Yhden kaatumisonnettomuuden kustannukset yhteiskunnalle ovat noin 36 000 mk ( Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaatumistapaturmat, 2000, s77 ). Liikenneturvallisuuustyön keinot vaikuttavat myös kaatumisonnettomuuksiin lieventäen tai vähentäen niitä.

Samat toimenpiteet, joita tehdään liikenneturvallisuuden parantamiseksi, parantavat hyvinvointia ja viihtyisyyttä asuinympäristössämme. Hyvinvoinnin ja viihtyisyyden parantumista on vaikeaa mitata määrällisiin menetelmin, koska ne perustuvat enemmänkin koettuun liikenneturvallisuuteen. On vaikeaa mitata, kuinka arvokasta rahamääräisesti ovat lasten turvalliset kulkureitit ja turvallisuuden tunne liikkuesssa. Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen avulla voidaan parantaa esimerkiksi ikääntyneiden kotona asumisen edellytyksiä.

Kestävän kehityksen mukaiset maankäyttöratkaisut ja yhdyskunnan toiminta ovat nykyisin yleisesti hyväksyttyjä ja tunnustettuja suunnittelu- ja toimintaperiaatteita. Liikenneturvallisuuustavoitteilla ja kestäväällä yhdyskuntarakenteella on samansuuntaiset pyrkimykset.

## 6.3 Liikenneturvallisuuustyön organisointi kuntatasolla

Yhtenä liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena on jäsentää paikkakunnalla tehtävää liikenneturvallisuuustyötä yhteentoimivaksi kokonaisuudeksi (kuva 18). Liikenneturvallisuuden parantamiseen vaikuttaa kaikkien hallintokuntien toiminta. Parempaan ja vaikuttavampaan lopputulokseen päästään eri hallintokuntien samansuuntaisella toiminnalla. Yhteistyön edistämiseksi perustetaan liikenneturvallisuuustyöryhmä, jossa eri hallinnonalojen ja asiantuntijatahojen edustajat tapaavat kerran kaksi vuodessa toisiaan. Muilta osin liikenneturvallisuuustyön koordinoinnissa voidaan käyttää organisaatioissa jo olemassa olevia rakenteita.



Kuva 18 Hallinnonkuntien liikenneturvallisuustyön organisointi

### Liikenneturvallisuustyöryhmä

Liikenneturvallisuustyöryhmän rooli on ennen kaikkea koordinoiva. Liikenneturvallisuustyöryhmän muodostavat hallintokunnittain nimetyt edustajat, 1-2 luottamushenkilöä ja mahdolliset yhteistyötahot joko vakituisesti tai vierailijoina. Yhteistyötahoina voivat olla esimerkiksi poliisi, Tiehallinto ja Liikenneturva. Liikenneturvallisuustyöryhmä määrittelee liikenneturvallisuustyön tavoitteet vuosittain edellisvuoden palautteen, kokemusten ja seurannan perusteella. Tavoitteet voivat olla määrällisiä tai toiminnallisia. Tavoitteita tukevien käytännön toimenpiteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaavat toimialakohtaiset ryhmät. Toimintasuunnitelmien sisältöä on käsitelty tarkemmin seuraavassa luvussa. Liikenneturvallisuustyöryhmässä olevat hallintokuntien edustajat toimivat samalla yhdyshenkilöinä työryhmän ja hallintokuntien välillä. Heidän kautta tavoitteet välittyvät hallintokunta-kohtaisiin toimintasuunnitelmiin. Liikenneturvallisuustyölle voidaan määrittellä teema, johon minäkin vuonna keskitytään ns. normaalitoiminnan lisäksi. Vuosittaisten tai kausittaisten teemojen käyttäminen edistää osaltaan hallinnonalojen välistä yhteistyötä ja lisää liikenneturvallisuustyön näkyvyyttä. Yhteisten teemojen ympärille on helpompi yhdessä organisoida erilaisia tapahtumia ja ajoittaa toteuttaminen tietylle ajankohdalle. Usean hallinnonalan toimiessa samanaikaisesti yhteisen teeman ympärillä on toiminta näkyvämpää ja siten myös vaikutuksiltaan tehokkaampaa.

## **Päätöksenteko**

Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen kehittäminen etenee ensin hallinnonaloittaisissa lautakunnissa. Toimintasuunnitelmat ja yhdyshenkilöt liikenneturvallisuuksutyöryhmään on hyvä käsitellä lautakunnassa. Lautakuntakäsittely varmistaa sitoutumisen tuomalla liikenneturvallisuuksutyölle asetetut tavoitteet konkreettisina toimenpiteinä osaksi hallinnonalan tulostavoitteita. Lautakunnan nimeämille yhdyshenkilöille osoitetaan samalla henkilötyöaikaa ja tarvittavia resursseja käytettäväksi liikenneturvallisuuksutyöhön. Lautakuntakierroksen jälkeen liikenneturvallisuuksuunnitelma (liikennetekniset toimenpiteet + liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimintasuunnitelmat) hyväksytään kunnanvaltuustossa, jolloin liikenneturvallisuuksudelle asetetut tavoitteet ovat virallisesti osa kunnan laatu- ja tulostavoitteita.

## **Toteuttaminen**

Käytännössä liikenneturvallisuuksutyö muodostuu monista yksittäisistä toimenpiteistä. Mitä selkeämpiä toimintasuunnitelmat ovat, sitä todennäköisemmin ne toteutuvat.

## **Seuranta ja tiedottaminen**

Tavoitteiden asettamisen lisäksi työryhmän toimintaan kuuluu seuranta. Toiminta ilman seurantaa ei pitkän päälle ole kenenkään etu. Ne, jotka liikenneturvallisuuksutyötä käytännössä tekevät tarvitsevat toiminnalleen tukea, kannustusta ja arvostusta. Mikäli toimintaa ei seurata, ei sitä välttämättä arvostetakaan yhtä paljon ja mahdollisuudet toiminnan kehittämiseen heikenevät. Hallintokuntakohtaisten toimintasuunnitelmien toteutumisesta tehdään vuosittain yhteenveto. Hallinnonalojen edustajat voivat toimia palautteen kerääjinä ja välittäjinä sekä seurata vuosittaisten toimintasuunnitelmien toteutumista. Liikenneturvallisuuksutyöryhmä kokoaa yhteen tulokset ja vaikutukset ja vastaa tiedottamisesta. Tiedottamisen kohderyhmiä turvallisuuksutyötä tekevien ohella ovat poliittiset päättäjät ja asukkaat. Tiedottamisella on kaksi tärkeää tehtävää: informatiivinen ja julkinen. Informatiivinen merkitys pitää sisällään sen, että jokaisella liikenneturvallisuuksutyöhön osallistuneella on mahdollisuus saada tietoa toiminnan tuloksista. Toisaalta tiedottaminen tuloksista ja vaikutuksista antaa poliittiselle päätöksenteolle informaatiota päätöksenteon tueksi. Tiedottamisen avulla varmistetaan toiminnan avoimuus ja julkisuus. Julkisuus vaikuttaa liikenneturvallisuuksutyön arvostukseen positiivisesti. Siksi liikenneturvallisuuksuden parantamiseksi tehdyistä ponnisteluista ja onnistumisista kannattaa tiedottaa laajasti ja näkyvästi. Julkisuutta voidaan hyödyntää myös huomion kiinnittämiseksi paikallisiin liikenneturvallisuuksuden ongelmakohtiin.



## Toimintasuunnitelman sisällöstä ja luonteesta

### *Miksi toimintasuunnitelma tehdään?*

Hyvätkin suunnitelmat jäävät helposti hyllyyn pölyttymään ja sen välttämiseksi tehdään toimintasuunnitelma. Toimintasuunnitelma pitää sisällään konkreettiset ensimmäiset askeleet liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamiseksi hallintokunnittain esitettynä. Suunnitelmat voidaan hyväksyä hallinnonalan toiminnasta vastaavassa lautakunnassa, jolloin ne voidaan sisällyttää osaksi hallinnonalan vuosittaisia tavoitteita.

### *Mitä se pitää sisällään?*

Toimintasuunnitelmassa esitetään selkeästi ilmaistuja käytännön toimenpiteitä. Jokaisen toimenpiteen osalta yksilöidään tavoite eli mihin toimenpiteellä pyritään. Lisäksi toimintasuunnitelmaan kirjataan suunniteltu ajoitus, mahdolliset yhteistyötahot toteuttamisessa ja nimetään vastuuhenkilö.

### *Toimintasuunnitelmassa esitettävien toimenpiteiden luonteesta*

- ideat ja tavoitteet realistiselle pohjalle – organisaatioiden oltava kykeneviä kuljettamaan ideoitaan itse eteenpäin
- selkeistä, konkreettisista toimenpiteistä sopiminen hallinnonalojen välisen yhteistyön käynnistämiseksi – mahdollisuuksien mukaan myös kuntien välisen yhteistyön mahdollisuudet

Eri hallinnonalat tuntevat itse parhaiten tekijänsä ja toimintatapansa – toimintasuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat tekijöidensä näköisiä. Toimenpiteiden toteuttamisessa pyritään mahdollisuuksien mukaan hyödyntämään olemassa olevia verkostoja ja toimintatapoja. Tiedottamista ja koulutusta voidaan toteuttaa esimerkiksi henkilökunnan yhteisissä kuukausi- tms kokouksissa, vanhempainilloissa, vammaisneuvostoissa jne.

### *Avoimuus ja vuorovaikutteisuus*

Toimintasuunnitelma pitää olla helposti kaikkien organisaatiossa työskentelevien saatavilla joko sähköisessä muodossa tai paperilla. Henkilöstöllä pitää myös olla mahdollisuus antaa toimintasuunnitelmasta palautetta joko kritiikkinä, kannustuksena tai kehittämis ehdotuksina. Paitsi työntekijöiden palaute myös asiakkaiden antaman palautteen kerääminen on tärkeää. Palautteen keruu asiakkailta mahdollistaa onnistuneiden ideoiden kierrättämisen.

## Liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen nykytila Kyyjärvellä

Liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen nykytilaa arvioitiin puhe- linhaastattelujen avulla. Haastatelluilta tiedusteltiin nykyisin käytössä olevia tapoja ja käytäntöjä. Samalla kartoitettiin alustavasti olemassa olevia verkostoja, joita tulevaisuudessa voisi hyödyntää enemmänkin liikennekasvatuksessa, -valistuksessa ja -tiedotuksessa. Seuraavassa on nykyistä liikenneturvallisuustyötä tarkasteltu ihmiselämän elinkaaren mukaisesti ”vauvasta vaariin”.

Äitiysneuvolatoiminnassa opastetaan henkilökohtaisesti turvavöiden ja lasten turvaistuinten käytössä. Äitiysneuvolan kautta lainataan turvakaukaloita ja -istuimia ja uimaliivejä.

Lastenneuvolasta jaetaan Mannerheimin lastensuojeluliiton lehtisiä neuvolakäyntien yhteydessä. Kaikille 4-vuotiaille jaetaan Kulkunen – lehti, joka pitää sisällään tietoa lasten liikennekäyttäytymisestä. Käyntien aikana keskustellaan yleensä liikkumisesta ja esimerkiksi kypärän käytöstä.

Lasten päivähoitoa tarjoaa 11 perhepäivähoitajaa. Päivähoidossa lasten liikennekasvatus tapahtuu lähinnä liikkumisen yhteydessä. Lapset kokoontuvat yhteen kerran viikossa yhteisen liikuntapäivän merkeissä, muita säännöllisiä yhteisiä kokoontumisia ei ole. Päivähoidon järjestämistavasta johtuen poliisivierailuja ei ole ollut. Perhepäivähoitajille ei ole järjestetty liikennekasvatukseen liittyvää koulutusta tai tiedottamista. Seurakunta järjestää kerran viikossa avoimen kerhon toimintaa 3-5-vuotiaille. Avoimen kerhon tilaisuuksien yhteydessä voisi olla mahdollista tarjota koulutusta ja tiedotusta niin lapsille kuin perhepäivähoitajillekin ja järjestää poliisivierailuja.

Kyyjärvellä on yksi koulu, jossa toimii ala- ja yläaste ja esikoulu. Noin puolet koulun oppilaista on kyyditettäviä. Syksyisin koulujen alkaessa kypärä- ja liikenneasiat ovat hyvin esillä. Opetuksessa liikenneasioita on käsitelty alasteella ympäristötiedon tunneilla ja käytännön läheisten asioiden yhteydessä. Esimerkiksi neljäsluokkalaisille pidetyillä terveystiedon tunneilla on käsitelty tapaturmavaaroja liikkumisessa. Terveystiedon tunneilla käsiteltävän opetuksen tavoitteita ei ole täsmennetty johtuen siitä ettei se ole oma oppiaineensa. Yläasteella liikennekasvatusta ja -valistusta käsitellään laillisuuskasvatuksen yhteydessä. Jokaiselle koululaiselle jaetaan heijastin (yrittäjälahti) ja koululla on järjestetty poliisivierailuja. Joinakin vuosina on järjestetty polkupyöräaiheisia teemapäiviä ja mopokursseja. Tällä hetkellä on käynnissä "Kasvamme yhdessä" - projekti, jonka tarkoituksena on etsiä reilun pelin sääntöjä kaikessa vapaa-ajan toiminnassa. Koulukyytien kuljettajat ovat osallistuneet projektikokoukseen ja sen lisäksi heidän kanssaan on vuosittain palaveri. Vanhempainilloissa on joinakin vuosina liikenneturvallisuus ollut esillä, vuonna 1999 vanhempainillassa vieraili huumepoliisi.

Neuvolatoiminnan kautta tavoitetaan myös osa iäkkäämmistä henkilöstä, mutta säännöllisiä ikäryhmittäisiä terveystarkastuksia iäkkäämmille ei järjestetä. Neuvolan apuvälinelainaamosta lainataan kävelykeppejä ja rollaattoreita. Vuodenaikaan liittyen asiakkaan kanssa voidaan keskustella liukastumisvaaroista ja niiden ehkäisystä. Vanhukset liikkuvat pyörällä melko paljon ja siihen liittyy etenkin liukkailla keleillä kaatumisriskejä. Iäkkäillä aistien heikkeneminen aiheuttaa epävarmuutta ja hitautta liikkumisessa.

Vanhainkodissa järjestettiin joitakin vuosia sitten Liikenneturvan toimesta koulutustilaisuus vanhuksille. Tietoa liukastumista ehkäisevistä laitteista ja välineistä on jaettu. Iäkkäämpien liikkumisessa ongelmallisimpana pidettiin autolla ajamista. Koska kunnassa ei ole käytössä taksiseteleitä tai asiointikyydityksen tyyppisiä järjestelyjä, ajetaan omalla autolla mahdollisimman pitkään. Syräkylillä asuvalle autosta luopuminen merkitsee muuttoa kirkonkylälle.

Kunnassa toimii vireä eläkeläisjärjestö, jonka kautta liikenneturvallisuuuteen liittyvää informaatiota voisi viedä eteenpäin. Työntekijöille suunnattua koulutusta ei liikenneturvallisuuksiasioista ole pidetty. Saarijärvellä järjestetään vuosittain seutukuntapalaveri, jonka järjestämiseen osallistuvat Saarijärven kihlakunnan poliisi, kuntien ja tiepiirin edustajat.



Seutukuntatasolla Keski-Suomen tiepiirin edustaja, Saarijärven seudun kuntien edustajat ja poliisin edustaja kokoontuvat vuosittain. Kokouksissa on tarkasteltu seutukuntaa koskevia onnettomuustietoja ja käynnissä tai käynnistymässä olevia hankkeita.

Kuntalaiset antavat yksityishenkilöinä suoraan tekniselle toimelle melko runsaasti palautetta ja ehdotuksia liikenneympäristön parantamiseksi. Aloitteet koskevat mm. nopeusrajoitusten alentamista, valaistuksen rakentamista ja kevytliikenteen väylien rakentamista.

Kunta on mukana Karstulan, Saarijärven, Kyyjärven ja Pylkönmäen yhteisessä vanhustyön kehittämissuunnitelmassa. Kehittämissuunnitelma järjestää avoimia tilaisuuksia, joihin on osallistunut niin kuntien työntekijöitä kuin kuntalaisia. Varsinainen työryhmä kokoontuu kuukausittain. Vuonna 1999 kehittämissuunnitelma järjesti avoimena tilaisuutena liikenneturvallisuuspäivän, jossa mm. terveyskeskuslääkärin puhui ajokorttiasioista ja ikäihmisten autoilusta. Syksyllä 1999 pidetyn avoimen tilaisuuden teemana oli liikkumista helpottavat apuvälineet kuten kävelykepit.

### Nykytilanne tienkäyttäjäkyselyjen valossa

Kyyjärvellä tehtiin tienkäyttäjäkysely, jossa kartoitettiin liikenneturvallisuuden ja liikennekäyttäytymisen nykytilaa. Kyselyn perusteella todettuja liikenneympäristön ongelmakohteita ja kyselyyn osallistuneita kohderyhmiä on käsitelty luvussa 3.2.

Liikennekäyttäytymisen nykytilaa selvitettiin kyselyssä erilaisten väittämien avulla, joihin pyydettiin ottamaan kantaa valitsemalla "pitää paikkansa" tai "ei pidä paikkaansa" tai "en osaa sanoa". Lisäksi tyhjät vastaukset koodattiin omaksi kohdakseen. Vastauksia oli yhteensä 53 kpl. Kysymyslomake kokonaisuudessaan on raportin liitteenä (liite 2).

Vastaukset, joissa selkeä enemmistö (>30 kpl vastauksista) oli **samaa mieltä väittämän kanssa**:

- autot ajavat ylinopeutta
- nuoret kuljettajat (pyöräilijät / autoilijat) ajavat vaarallisesti
- ihmiset eivät käytä heijastimia
- ihmiset eivät ylitä tietä suojatien kohdalta
- pyöräilijät eivät käytä kypärää
- pyöräilijät eivät käytä pimeällä valoja

Selkeästi **eri mieltä** oltiin väittämien

- jalankulku on keskustassa vaarallista
- pyöräily on keskustassa vaarallista
- autot ajavat liian hitaasti
- autojen pysäköinti on hankalaa
- autot eivät käytä ajaessaan valoja
- liikenteen melu häiritsee minua

Vastausten "en osaa sanoa" ja tyhjien vastausten osuus oli keskimäärin noin 5 kpl. Eniten "en osaa sanoa" vastauksia annettiin väittämään "ihmiset ajavat lääkkeiden ja huumeiden vaikutuksen alaisina" (32 kpl). Johtopäätöksenä voisi todeta, ettei näitä asioita koeta kovin läheisiksi.



Tasan mielipiteet jakautuivat seuraavien väittämien kohdalla:

- autoja ei pysäköidä omalle paikalleen
- mopot ajavat pyöriteillä tai jalkakäytävillä

Kyselyssä selvitettiin myös vastaajien mielipiteitä erilaisista liikenneturvallisuustoimenpiteistä. Toimenpiteitä pyydettiin arvioimaan asteikolla 1-4, jossa 1=erittäin huono ja 4=erittäin hyvä. Lisäksi vaihtoehtona oli 0=en osaa sanoa. Tulosten koodauksessa tyhjät vastaukset on koodattu =5. Tyhjiä tai "en osaa sanoa" vastauksia oli noin 12 kpl / kysymys. Toimenpide, jonka kohdalle kertyi eniten "en osaa sanoa" ja tyhjiä vastauksia oli "kameravalvonta punaista päin ajon estämiseksi".

**Huonoimpana** keinona pidettiin nopeudenrajoitinta autossa.

**Erittäin hyvinä** keinoina pidettiin:

- poliisin tehokkaampaa valvontaa
- juopuneena ajamisen estämistä (puhalluskoerattilukko)
- tiedottaminen ja valistus, kohderyhmänä lapset
- kuljettajaopetus, kohderyhmänä mopoilijat/moottoripyöräilijät
- kuljettajaopetus, kohderyhmänä nuoret auton kuljettajat

Vastauksia jaoteltiin uudelleen kolmiluokkaisesti: huonot (1-2), hyvät (3-4) ja en osaa sanoa (5 ja 0). Tällöin esiin nousi yleensä tiedotus ja valistus hyvänä toimenpiteenä kaikille kohderyhmille sekä kuljettajaopetus myös iäkkäille ja liikenneturvallisuustietoisujen lisääminen.

Tiivistettynä kyselyn tuloksista voidaan todeta, että vastaajien mielestä liikennekäyttäytyminen on "höltynyt". Tämä näkyy ylinopeuksina, suojavarusteiden käyttämättömyytenä ja liikennesääntöjen rikkomisena. Ongelmia ei vielä koeta niin suuriksi, että kevytliikenteen olosuhteen olisivat huomattavasti heikentyneet. Tienkäyttäjistä kevytliikenne kärsii ensimmäisenä, jos piittaamattomuus muista tienkäyttäjistä yleistyy.

Liikenneturvallisuutta parantavina keinoina arvostettiin kasvatusta, tiedotusta ja valistusta sekä kuljettajaopetusta kaikille suuntautuen. Yleisesti ottaen pakkokeinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi ei pidetty hyvinä. Rattijuopumusta pidetään niin vakavana rikkeenä, että sen ehkäisemiseksi ollaan valmiit hyväksymään pakkokeinotkin (puhalluskoerattilukko). Kannattavana ajatuksena pidettiin myös liikenneturvallisuusvälineiden muuttamista pakollisiksi.

## 6.4 Liikenneturvallisuustyön kehittäminen Kyyjärvellä

Kyselyjen perusteella kuntalaiset ovat sitä mieltä, että kuri liikennekäyttäytymisessä on höltynyt ja piittaamattomuus kanssakulkijoista on lisääntynyt. Liikenneturvallisuutta parantavista keinoista vastaajat pitivät parhaimpina kasvatusta, valistusta ja kuljettajaopetusta kaikille kohderyhmille suunnattuna.

Liikenneturvallisuustyön nykytilanteen analyysin perusteella tiedetään, että eri hallintokunnissa tehdään jo nykyisin melko paljon liikenneturvallisuustyötä. Työtä kuitenkin tehdään pikemminkin hallintokunta- tai organisaatiokohtaisesti kuin yhdessä. Yhteistyön kehittäminen on selkeästi kohde, johon pitäisi tulevaisuudessa kiinnittää huomioita. Yhteistyö toisi mukanaan näkyvyyttä ja vaikuttavuutta liikenneturvallisuustyöhön.

Liikenneturvallisuustyön tavoitteet pitäisi tuoda osaksi jokaisen hallinnonalan omia tavoitteita. Liikenneturvallisuustavoitteiden pitäisi olla osana toiminnalle asetettuja tulostavoitteita. Toimintasuunnitelmien avulla asetetut tulostavoitteet jäsentyvät käytännön toimenpiteiksi. Lisäksi toimintasuunnitelmien avulla tulostavoitteiden toteutumista voidaan seurata.

Kaikkien hallintokuntien osalta pätee se ettei henkilökunnalle ole järjestetty erityistä koulutusta tai tiedottamista liikenneturvallisuustyön piristämiseksi. Henkilökunnan motivoimiseksi ja tietojen ja taitojen ajantasaistamiseksi koulutuksen ja tiedottamisen järjestäminen voi pitää tärkeänä. Esimerkiksi koulutustilaisuus liukastumisia ja kaatumisia ehkäisevistä turvavälineistä kodinhoitajille ja muille ikäihmisten parissa työskenteleville. Tieto ikäihmisille kulkee parhaiten niiden kautta, jotka muutoinkin ovat läheisessä kanssakäymisessä heidän kanssaan. Tiedotusta ja valistusta voi tuki järjestää suoraan ikäihmisillekin. Koulutusta, valistusta ja tiedotusta liikenneturvallisuustyöstä voidaan järjestää henkilökunnan yhteispalavereiden yhteydessä (viikko- tai kuukausikokoukset).

Liikenneturvan Jyväskylän paikallistoimisto seurasi keväällä 2001 turvavöiden käyttöä Saarijärven seudulla. Saarijärvellä turvavyön käyttöaste oli noin 64% ja Karstulassa 52%, kun valtakunnallisesti turvavyön käyttöaste on noin 80%. Turvavyön käytön lisääminen on yksi konkreettinen haaste liikenneturvallisuustyölle. Turvavyön käyttö on samalla hyvä esimerkki siitä, miten kaikkien hallinnonalojen toiminnalla voidaan vaikuttaa samaan ongelmaan. Jotta turvavyön käyttö lisääntyisi merkittävästi, tarvitaan kasvatusta, valistusta ja tiedotustoimenpiteitä "vauvasta vaariin". Jos eri hallinnonalojen toimenpiteiden toteutus ajoitetaan samanaikaisesti, on vaikutus tehokkaampi ja toiminta näkyvämpää.

Yhteistyö liikenneturvallisuustyössä voi toteutua niin hallinnonalan sisällä kuin hallinnonalojen välillä. Esimerkkinä hallinnonalan sisäisestä yhteistyöstä voi mainita koulujen liikenneturvallisuustempaukset. Jokavuotisen yksinpuurtamisen sijaan voisi sopia seudullisesta koulujen välillä tapahtuvasta tapahtumien kierrätyksestä. Tällöin yksi koulu voisi toteuttaa isomman tapahtuman (liikennemessut tms.), jonne keskitettäisiin myös yhteistyö muiden tahojen kanssa (poliisi, pelastustoimi, Liikenneturva jne.). Oppilaat muilta seutukunnan kouluilta voisivat käydä vierailemassa tapahtumassa osana omaa liikenneturvallisuusviikkoaan. Kierrättämisestä on hyötyä, mikäli isomman tapahtuman jokavuotinen järjestäminen tuntuu liian raskaalta organisaation voimavaroihin nähden.

Pääpainoisesti liikenneturvallisuustyö on osa normaalia toimintaa, jossa hyödynnetään olemassa olevia verkostoja. Näitä ovat esimerkiksi erilaiset kohtaamiset asiakkaiden kanssa kuten vanhempainillat, neuvolakäynnit, terveystarkastukset, kotikäynnit ja toisaalta henkilökunnan kokoukset ja yhteiset tilaisuudet. Kyyjärvellä perhepäivähoidossa olevien lasten liikuntapäivää voi hyödyntää liikennekasvatuksessa tai seurakunnan järjestämää avoimen kerhon toimintaa.



## 7. LIIKENNETURVALLISUUSTYÖN JATKUVUUS



Liikenneturvallisuuden merkittävimmät ongelmat Kyyjärvellä eivät niinkään koske onnettomuuksien lukumäärää kuin koettua liikenneturvallisuutta. Koettuun liikenneturvallisuuteen voidaan parhaiten vaikuttaa samanaikaisesti toteutetuilla liikenneteknisillä ja liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen toimenpiteillä.

Liikenneympäristöön kohdistuvien teknisten toimenpiteiden osalta tärkeimmäksi on arvioitu valtateiden 13 ja 16 liittymä. Osana tätä tutkimusta on esitetty alustava toteuttamisaikataulu toimenpiteitä koskien sekä alustava kustannusarvio. Toimenpiteiden toteutuksen ajoituksessa voidaan jatkossa huomioida liikenneturvallisuudelle vuositasolla asetettuja tavoitteita tukeva vaikutus.

Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistuttua tärkeintä on käytännön toiminnan ja toimenpiteiden käyntiin saaminen. Liikennekasvatuksen, -valistuksen ja -tiedotuksen kehittäminen etenee ensin hallinnonaloittaisissa lautakunnissa. Lautakuntakierroksen jälkeen liikenneturvallisuussuunnitelma (liikennetekniset toimenpiteet + liikennekasvatuksen, -tiedotuksen ja -valistuksen toimintasuunnitelmat) hyväksytään kunnanvaltuustossa. Toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat on esitetty raportin liitteissä 5. Poliittinen käsittely parantaa liikenneturvallisuustyön painoarvoa vahvistamalla liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet osaksi kunnan laatu- ja tulostavoitteita ja osoittamalla työhön tarvittavat resurssit.

Toimintasuunnitelmat laaditaan liikenneturvallisuustyöryhmän tavoitteiden mukaisesti vuosittain. Seuranta tehdään kuvassa 18 esitetyn mukaisesti ja tulokset käsitellään organisaatiossa samoin kuin muut toiminnalle asetetut tulostavoitteet. Liikenneturvallisuussuunnitelman valmistumisesta voisi järjestää kuntalaisille avoimen tiedotustilaisuuden ennen valtuustokäsittelyä tai jopa ennen lautakuntakierrosta. Tällöin olisi mahdollista vielä huomioida kuntalaisten mielipiteet ja ehdotukset toimenpiteiden osalta.

Liikenneturvallisuustyöryhmä kokoontui ensimmäisen kerran vuoden 2001 syksyllä. Liikenneturvallisuustyöryhmän koollekutsujana ensimmäisessä kokoontumisessa toimi kunnan rakennusmestari. Liikenneturvallisuustyöryhmän alustava kokoonpano on esitetty liitteessä 4. Jatkossa koollekutsujan roolia ja muita vastuutehtäviä voidaan kierrättää hallinnonalojen välillä.

Liikenneturvallisuustyön jatkuvuus Kyyjärvellä varmistuu liikenneturvallisuuustyöryhmän käynnistyessä ja poliittisen päätöksenteon annettua liikenneturvallisuussuunnitelmalle hyväksymisensä ja sitoutumisensa. Ensimmäinen tärkeä askel hallintokuntien sisäisessä ja välisessä työskentelyssä on jo otettu tämän suunnitelman aikana. Hallintokunnat ovat laatineet jo ensimmäiset toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat. Liikenneympäristöön kohdistuvat toimenpiteet vaikutuksineen ovat heti todettavissa, kasvatukselliset, asenteisiin kohdistuvat vaikutukset pidemmän ajanjakson kuluessa. "Väliaikatuloksia" liikenneturvallisuustyön vaikuttavuudesta saadaan onnettomuustilastoja seuraamalla ja asenteiden osalta esimerkiksi tekemällä mielipidekyselyjä, keräämällä palautetta osana normaalia toimintaa sekä tekemällä esimerkiksi turvavyön käyttöä koskevia laskentoja.

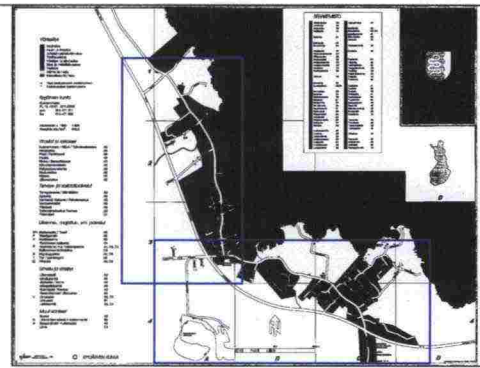
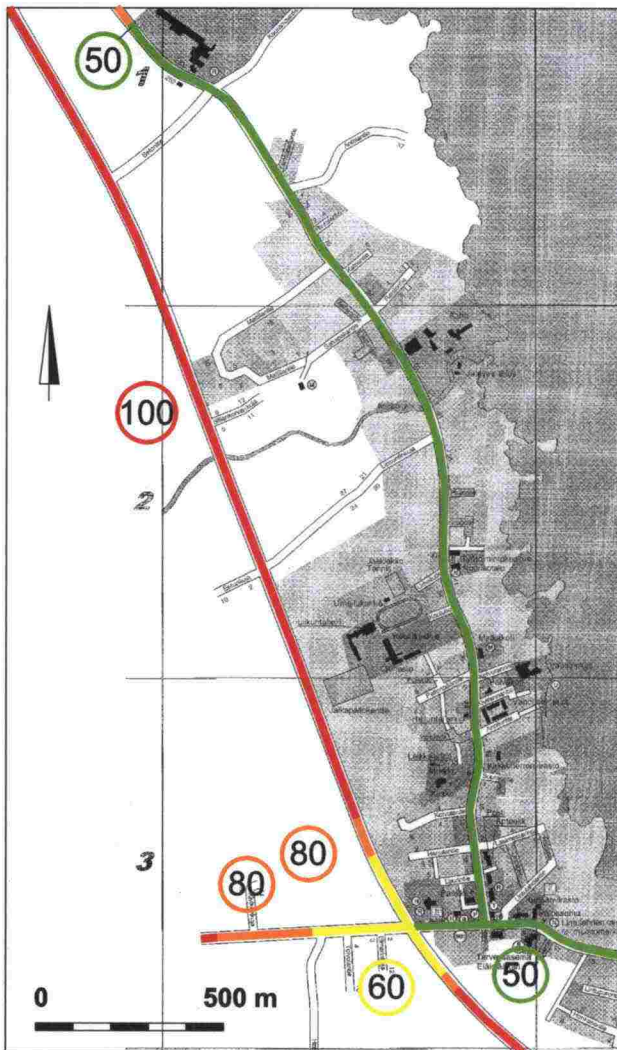
### **Suunnitelman toteuttamisen seuranta**

Tämän liikenneturvallisuussuunnitelman toteuttamisesta, kunnan liikenneturvallisuustilanteen kehittymisestä sekä liikennekasvatus- ja valistussuunnitelman käyttöönottoa seurataan joka toinen vuosi kokoontuvassa työryhmässä. Tähän työryhmään kuuluvat Kyyjärven kunnan, Keski-Suomen tiepiirin, Saarijärven kihlakunnan poliisilaitoksen ja Liikenneturvan edustajat. Työryhmän koolle kutsujana toimii kunnan edustaja.

## LIITTEET

- |         |                                                                                |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Liite 1 | Kyyjärven keskustaajaman nykyiset nopeusrajoitukset ja uudet nopeusrajoitukset |
| Liite 2 | Tienkäyttäjäkyselyt, kyselykaavake                                             |
| Liite 3 | Tienkäyttäjäkyselyt, eniten mainintoja saaneet kohteet                         |
| Liite 4 | Liikenneturvallisuustyöryhmä                                                   |
| Liite 5 | Toimialakohtaiset toimintasuunnitelmat                                         |



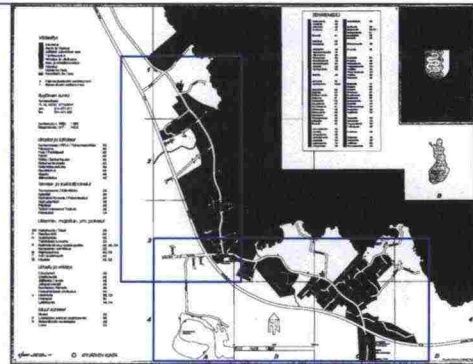
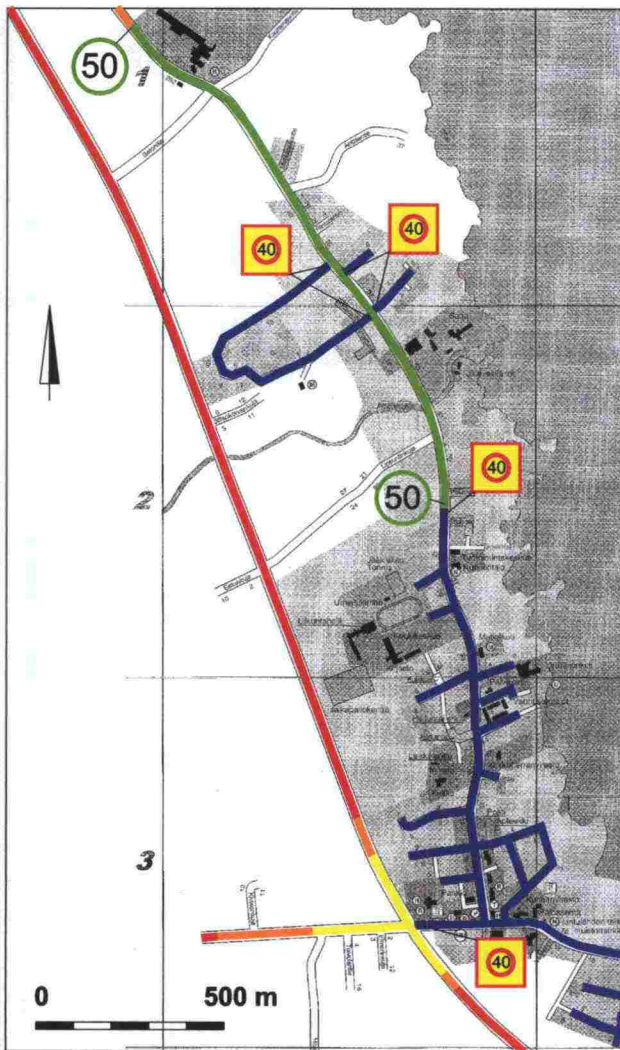


**Merkintöjen selitykset:**

	40 km/h
	50 km/h
	60 km/h
	80 km/h
	100 km/h

**NYKYISET NOPEUSRAJOITUKSET**

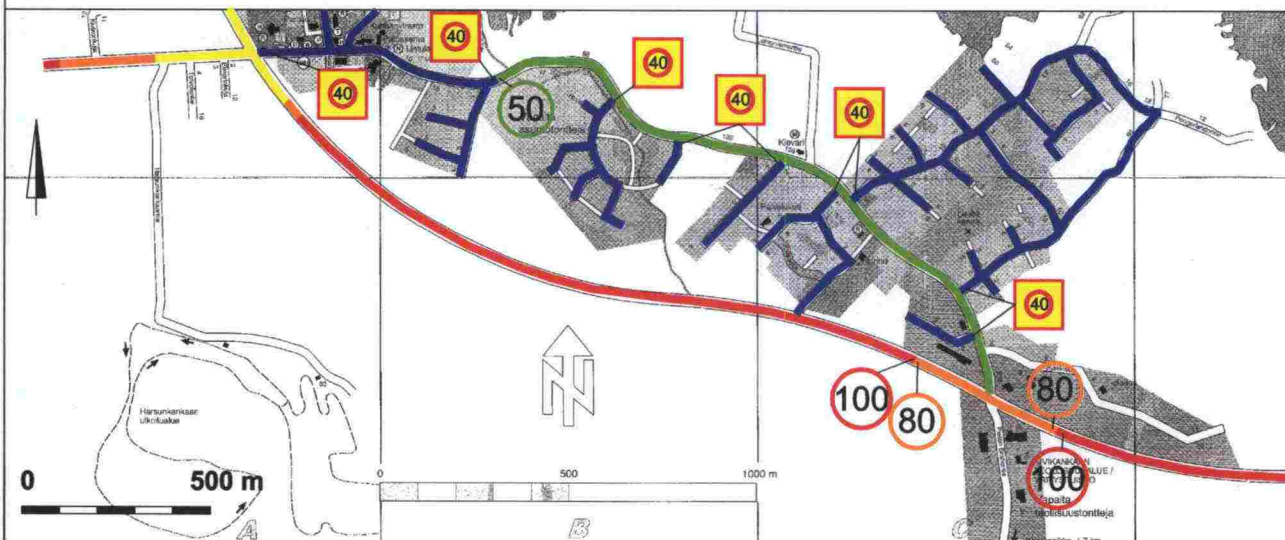




**Merkintöjen selitykset:**

	40 km/h
	50 km/h
	60 km/h
	80 km/h
	100 km/h

**UUDET NOPEUSRAJOITUKSET**









## ONGELMAT LIIKENNEKÄYTTÄYTYMISESSÄ

**4. Kerro, mitkä seuraavista asioista pitävät paikkansa Kyyjärvellä kulkiessasi. Merkitse rasti kohtaan, mikä vastaa parhaiten tilannetta Kyyjärvellä.**

Aihe	Pitää paikkansa	Ei pidä paikkaansa	En osaa sanoa
Jalankulku on vaarallista keskustassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräily on vaarallista keskustassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tien ylitykset keskustassa ovat vaarallisia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot ajavat ylinopeutta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot ajavat liian hitaasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörätiet ja jalkakäytävät ovat heikossa kunnossa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräteitä ja jalkakäytäviä ei hiekoiteta eikä aurata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörien pysäköinti on hankalaa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autojen pysäköinti on hankalaa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autoja ei pysäköidä omalle paikalleen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot eivät käytä ajaessaan valoja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liikenteen aiheuttama melu häiritsee minua	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kuorma-autot ja rekat ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hitaat ajoneuvot kuten traktorit ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nuoret kuljettajat (pyöräilijät tai autoilijat) ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Läkkäät kuljettajat (pyöräilijät tai autoilijat) ajavat vaarallisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset ajavat humalassa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset ajavat lääkkeiden ja huumeiden vaikutuksen alaisena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset eivät käytä heijastimia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ihmiset eivät ylitä tietä suojatien kohdalta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autot eivät kääntyessään varo jalankulkijoita	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä pyöräteitä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mopot ajavat pyöräteillä tai jalkakäytävillä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät varo jalankulkijoita	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä kypärää	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyöräilijät eivät käytä pimeällä valoja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 5. Mielipiteenne liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä

Seuraavassa tiedustellaan mielipidettänne erilaisiin toimenpiteisiin, joiden arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta. Miettikää soveltuisivatko ne teidän mielestänne käytettäväksi omalla alueellanne? Vain, jos teillä on mielessä sopiva kohde, kertokaa se lyhyesti! MERKITSE KOHTEET LIITEKARTTAAN !

Arvioikaa seuraavien toimenpiteiden vaikutusta yleiseen liikenneturvallisuuteen asteikolla: (1=erittäin huono, 2=melko huono, 3=melko hyvä, 4=erittäin hyvä, 0=en osaa sanoa). Merkitkää numero kohteen edessä olevaan ruutuun!

- ☐ Töyssyt, kohde: .....
- ☐ Korotettu suojatie, kohde: .....
- ☐ Suojatie, kohde: .....
- ☐ Korotettu liittymä, kohde: .....
- ☐ Liikenneympyrä, kiertoliittymä, kohde: .....
- ☐ Erillinen kevyen liikenteen väylä, kohde: .....
- ☐ Nopeusrajoituksen alentaminen, kohde: .....

## 6. Mielipiteenne liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä (jatkuu)

Seuraavassa on muita yleisiä toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Arvioikaa samalla asteikolla kuin edellisessä ( 1-4 , 0=ei osaa sanoa) niiden vaikutusta.

- ☐ Poliisin tehokkaampi valvonta ☐ Ankarat sakotuskäytännöt
- ☐ Kameravalvonta ylinopeuksien estämiseksi ☐ Nopeudenrajoitin autossa
- ☐ Kameravalvonta liikennevaloissa päin punaista ajamisen estämiseksi
- ☐ Juopuneena ajamisen estäminen (puhalluskoerattilukko)

Tiedottaminen ja valistus:

kohderyhmänä	lapset	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	jalankulkijat yleensä	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	pyöräilijät yleensä	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	moottoriajoneuvon kuljettajat	<input type="checkbox"/>

Kuljettajaopetus:

kohderyhmänä	mopoilijat/moottoripyöräilijät	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	nuoret auton kuljettajat	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	iäkkäät kuljettajat	<input type="checkbox"/>
kohderyhmänä	työikäiset kuljettajat	<input type="checkbox"/>

- ☐ Liikenneturvallisuustietoiskujen lisääminen
- ☐ Erilaisten liikenneturvallisuusvälineiden (esim. heijastin, pyöräilykypärä) käytön muuttaminen pakolliseksi

KIITOS VASTAUKSISTANNE !

KYYJÄRVI  
KYSELYT

k = koulu, tp = työpaikka, kt = kylätoimikunta,  
aa = ammattiautoilija

Tie	Osoite		Huom	Maininnat kpl	Ongelma	Ky- sely
	Tieosa	Etäisyys				
13			Vt13 ja Vt16 liittymä	24	Shelliltä tulevilla rekoilla vaikeuksia päästä risteykseen varsinkin liukkaalla kelillä - kiertoliittymä Shellin risteykseen (vt16 ja vt13 risteys)	tp
13			Välillä Vt13 ja Vt16 liittymä - Pt 16874 liittymä	14	Erillinen ki-väylä, nopeusrajoituksen alentaminen	tp



**KYYJÄRVEN KUNNAN**  
**LIIKENNETURVALLISUUSTYÖRYHMÄ**

**Sivistystoimi**

Maija-Liisa Immonen, sivistystoimenjohtaja

**Sosiaalitoimi**

Ritva Jääskeläinen, kanslisti

**Tekninen toimi**

Pekka Mäkelä, kunnanrakennusmestari

**Terveystoimi**

Paula Sillanpää

**YHTEISTYÖTAHOT**

**Liikenneturva**

Leena Piippa, yhteyspäällikkö, Jyväskylän toimisto

**Saarijärven kihlakunnan poliisilaitos**

Asko Hackzell, poliisi

**Tiehallinto**

Liikenneturvallisuusinsinööri, Keski-Suomen tiepiiri

TOIMIALA	SIVISTYS				
TAVOITE	TOIMINTA	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU- HENKIÖ	TOTEUTUMINEN/ ONNISTUMINEN
TURVALLINEN KOULUTIE	Kampanjaviikot -liikenneoppitunnit -vanhampainillat	elo-syyskuu	Poliisi Liikenneturva	rehtori	
TURVAVÄLINEET	Heijastimet kaikille oppilaille -tiedotus -heijastimen käytöstä palkitseminen	syksy	paikalliset yritykset	rehtori	
TURVAVÄLINEET	Pyöräilykypärän käyttö -tiedotus -palkitseminen kypärän käytöstä	kevät	Tiedotusvälineet Poliisi	rehtori	
LIIKENNETURVALLISUUS	Pyöräilyn teemapäivä -liikennekäyttäytyminen -polkupyörän huolto -kypärän käyttö	kevät syksy	Poliisi	rehtori	
LIIKENNETURVALLISUUS	Mopokurssi 7-9 luokka -liikennekäyttäytyminen -mopon huolto	kevät syksy	Poliisi	rehtori	
LIIKENNETURVALLISUUS	Rullalautailu-, rullaluistelukurssit -tiedotus -turvavälineet	kevät	kansalaisopisto	sivistystoimenjohtaja	
LIIKENNEKASVATUS	Osana opetussuunnitelmia -teemat -liikennekilpailut	jatkuva	Poliisi	rehtori	
LIIKENNEKASVATUS	Autoilijoille suunnattava talvisääntökurssi	talvi	kansalaisopisto Poliisi	sivistystoimenjohtaja	
LIIKENNETURVALLISUUDEN TIEDOSTAMINEN	Vastuuhenkilöt toimipisteittäin				

TOIMIALA	SOSIAALI					
AVAINALUE	TAVOITE	MENETELMÄ	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU- HENKIÖ	TOTEUTUMINEN/ ONNISTUMINEN
PERHE	Kodin liikennekasvatusvastuun lisääminen	Tiedottaminen vanhemmille Työntekijöiden tiedotusvalmiuksien lisääminen ( päivähoito, kotipalvelu )	Jatkuva	Liikenneturva Poliisi Muut toimialat		
PÄIVÄHOITOKÄISET	Turvallinen liikkuminen Liikennesääntöjen noudattaminen	Henkilöstön koulutus (perhepäivähoitajat) Retket Hoitajien oma liikennekäyttäytyminen sääntöjen mukaista -> malli	Jatkuva	Poliisi Liikenneturva		
ASENEKASVATUS	Turvallinen liikkuminen: lapset, aikuiset, vanhukset ja vammaiset kykenevät selviytymään tavallisessa liikenneympäristössään Myönteinen asenne liikenteeseen	Teemaviikot esim. -koulujen alkaminen -vanhusten viikko huomioidaan liikennekasvatus ja turvallinen liikkuminen myös esim apuvälineet. Poliisivierailut eri ryhmien tilaisuuksissa ja liikenneopetus	Vuosittain ja eri teemaviikkojen yhteydessä	Poliisi Liikenneturva Muut toimialat		
YHTEISTYÖN KEHITTÄMINEN	Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuusnäkemys kunnassa	Osallistuminen liikenneturvallisuustyöryhmän työskentelyyn, yhdyshenkilön nimeäminen, aloitteellisuus liikenneturvallisuuden edistämässä	Jatkuva, kokoukset noin 2 krt/vuosi	Muut toimialat		



TOIMIALA	TEKNINEN					
AVAINALUE	TAVOITE	MENETELMÄ	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU-HENKIÖ	TOTEUTUMINEN/ ONNISTUMINEN
VASTUU KUNNAN LIIKENNETURVALLISUUDESTA	Liikenneturvallisuuustyön ja toimialojen välisen yhteistyön tehostaminen	Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan koordinointi ja vastuuhenkilön nimeäminen. Liikenneturvallisuuustavoitteiden asettaminen, seuranta ja arviointi	Vuosittain	Eri hallinnonalat Poliisi Liikenneturva Järjestöt		
LIIKENNETURVALLISUUS- SUUNNITELMAN TOTEUTTAMINEN	Vastata ja sitoutua omalta osaltaan suunnitelman toteuttamiseen	Kaavatie- ja kunnallistekniset työmaat	Jatkuva	Eri hallinnonalat		
TIEDOTUSTOIMINNAN KEHITTÄMINEN	Onnettomuusalttiista ympäristöstä tiedottaminen	Teiden kunnossapidosta tiedottaminen Liikenneturvallisuuustyöstä tiedottaminen Yhteistyön käynnistäminen paikallisten tiedotusvälineiden kanssa	Jatkuva, vuosittain	Muiden laitteiden ja johtojen omistajat Lehdistö ja radio		
ONNETTOMUUKSIEN SEURANTA		Onnettomuusrekisterin kehittäminen ja ylläpito	Jatkuva	Poliisi		

TERVEYS					
TAVOITE	MENETELMÄ	AJOITUS	YHTEISTYÖ	VASTUU- HENKIÖ	TOTEUTUMINEN/ ONNISTUMINEN
Kodin liikennekasvatusvastuun lisääminen	Tiedottaminen vanhemmille Terveystietäjän tiedotusvalmiuksien lisääminen	Jatkuva	Liikenneturva Muut toimialat		
Turvallinen liikkuminen	Liikenneturvallisuusasioista informointi ikäkausitarkastuksissa Materiaalin jakaminen Turvavälineiden lainaus	Jatkuva	Liikenneturva Muut toimialat		
Turvallinen liikkuminen Työmatkojen turvallisuus	Liikenneturvallisuusasioista informointi työterveystarkastuksissa Työyhteisöjen kannustaminen työmatkojen turvallisuusasioissa	Jatkuva	Liikenneturva		
Liikennekasvatusvalmiuksien parantaminen	Henkilökunnan koulutus		Liikenneturva Muut toimialat		
Kokonaisvaltainen liikenneturvallisuusnäkemys kunnassa	Osallistuminen liikenneturvallisuusryhmän työskentelyyn, yhdyshenkilön nimeäminen, aloitteellisuus liikenneturvallisuudessa	Kokoukset noin 2 krt / vuosi Jatkuva	Muut toimialat		